cannot really be revived. I normally say and I repeat here that only the poor people have the first charge on the Indian Budget. Nobody can claim anything on the Budget, except the poor people.

Madam, as I was saying, had that boy been in some good company, he would have been the most powerful man in the company. But, he stuck to the job and became sick. I am not against it. As I said in the beginning, the public sector units have performed an extremely good job in developing this country and in industrialising this nation. Nobody can deny it. I very strongly feel that there are public sector undertakings in the country, which have a place of pride. The fact of the matter is if they are allowed a free hand, they can do an excellent job for the country.

My next point is—I think it is more to the philosophy of the mankind—that everywhere in the world, the public sector resources are being squandered. It is a known fact that the public sector undertakings all over the world have failed. If you compare the cost structure of a particular industry, where you have a public sector unit and also a private sector unit, you will find that there is enormous wastage of resoruces in the public sector.

To begin with, I had made a point that the State cannot be an entrepreneur. It is the individual, who can be an entrepreneur. I do not need to give an example of persons like Bill Gates in this country. It is the system of competitiveness that provides entrepreneurs. It was his commercially profitable ideas that the American capital market and its financial institutions have funded to make him the richest person in the world today. So, it is the very drive and entrepreneurship in him that brought in the best talent, and vice-versa. I have quoted the story of my friend. If you are there in the public sector undertaking and your job is secure, you really do not work. In this context I would suggest that the Government should seriously think of scrapping Article 311 of the Constitution whereby everybody is permanent. You cannot really do your best, job, where you know your job is secure whether you do the work or not. So, Article 311 needs to be reviewed.

Madam, I now come to another point.

5.00 P.M.

I will come to another point. I want to narrate a story about the National Textile Corporation.

SHRI V. NARAYANASAMY: Now, it is 5 o'clock, you cannot narrate it. You can do it next time.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): May I request you to continue your speech on this Resolution next time as and when the day is allotted for this Resolution? It is already 5 o'clock. There is a listed business before me. I would like to go ahead according to that business. I hope you would not mind.

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA: Okay. I would resume my speech next time.

THE BUDGET (RAILWAYS) 1997-98

THE VICE CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Now we will take up the general discussion on the Railway Budget for 1997-98. The time allotted for this discussion is 8 hours. I have a list of speakers here. Now, I would request Prof. Ram Kapse to initiate the discussion on the Railway Budget.

SHRI NILOTPAL BASU (West Bengal) : Madam, you have said that the time alloted for this debate is 8 hours. So, how long will you continue today? Is there an idea? We can discuss it for 2 hours today and the rest of the speakers can speak tomorrow.

THE VICE CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): How long would you like to sit in the House?

SHRI V. NARAYANASAMY (Pandicherry): Today being Friday, we can sit up to 7 o'clock.

SHRI NILOTPAL BASU: As my friend, Mr. Narayanasamy said, we can sit up to 7 o'clock.

THE VICE CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): I would like to go according to the sense of the House. What about you, Chavan Saheb?

SHRI S.B. CHAVAN: We can sit up to 7 o'clock.

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान): उपसभाध्यक्ष महोदया, मेरी इतनी ही रिक्वेस्ट है कि सैटरडे-संडे हमेशा से ही होलीडे रहता है। बारामूला से लेकर उधमपुर रेलवे लाइन का उद्घाटन करना हमने बहुत पहले से ही तय किया हुआ है, प्रधान मंत्री जी के साथ मुझको भी वहां जाना है। इस बीच में हाउस में रेलवे का डिस्कशन चलेगा, हमारे रेल राज्य मंत्री यहां रहेंगे। अगर मेरा यहां रहना जरूरी है तो फिर मैं आपसे आग्रह करुंगा कि इसको या तो आगे बढ़ाइये सोमवार तक के लिए या फिर मुझको छुट्टी दे दीजिए क्योंकि बहुत ही इम्पोर्टेन्ट कार्यक्रम है और अंतिम आवर में....

श्री सुरिन्दर कुमार सिंगला: मैडम, सीनियर मंत्री जी का यहां रहना जरूरी है।

श्री गोविन्दराम मिरी: रेलवे मंत्री जी का यहां रहना जरूरी है।

SHRI NILOTPAL BASU: Madam, let us have the debate on Monday.

DR. ALLADI P. RAJKUMAR (Andhra Pradesh): Madam, most of the Members have preplanned their programmes. Yesterday, it had been decided in the Business Advisory Committee that Rajya Sabha would sit on Saturday and transact the business. Even our hon. Railway Minister has preplanned his programme. In view of this, we can take it up on Monday.

THE VICE CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): I would like to inform Members that it has been decided by the Business Advisory Committee that Rajya Sabha would sit on Saturday. Accordingly, the Chairman has given a direction that Rajya Sabha would sit tomorrow. The Railway Minister has informed us just now that he would not be present here as he is having some engagement in Jammu and Kashmir. If the Minister of State for Railways is present here tomorrow throughout the discussion, then, it is okay. The Railway Minister can give his reply to the points raised by the hon. Members on the Railway Budget, on Monday.

SHRI JOHN F. FERNANDES (Goa): No, no.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Whether you say, "Yes, yes" or "No, no", it is not in my hands.

SHRI JOHN F. FERNANDES: I have a point. Last year, I was speaking on the Railway Budget. I was talking about the booking in the Railways. One ticket should be given to one passenger because there is a fraud there. The hon. Minister got up. Paswanji has said, "Tomorrow, you will get it". Now, one week back, he wrote to me a letter saying that it was not possible.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Are you going to speak on the Railway Budget?

SHRI JOHN. F. FERNANDES: Yes, my name is there. If he is not there tomorrow, what is the use then?

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): You had better make the point when you speak on the Railway Budget.

SHRI JOHN F. FERNANDES: But the hon. Minister will not be there.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Whether the Minister is present here tomorrow or not,....*(Interruption)*.

SHRI JOHN F. FERNANDES: If he is not present, who will give us promises?

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Well, the Minister will give the promises anyhow. The Minister of State will take note of every point raised by hon. Members. That is all.

SHRI GOVINDRAM MIRI: Madam, if he remains in the House, it will be very convenient to him and the Members.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Mr. Miri, the Minister has just now mentioned that he planned his programme long back and the Prime Minister is also going for that programme. We have taken a decision to sit...*(Interruptions)*. But the Business Advisory Committee took the decision only yesterday. If the Minister is going tomorrow for that programme and if his MOS is sitting here taking notes of the points raised by hon. Members, I think there is nothing wrong in it

SHRI H. HANUMANTHAPPA (Karnataka): Yesterday, the BAC has taken a decision. That should apply to the Minister also. We are cancelling our programmes. Let him also cancel his programme and be here.

SHRI AJIT P.K. JOGI (Madhya Pradesh): Madam, my request would be this. In view of the circumstances before us, in view of the fact that we have to discuss the Railway Budget and also the General Budget, we have decided to sit on Saturday also. Now, would it not be proper for the hon. Minister and the hon. Prime Minister to postpone the inauguration or the laying of foundation....*(Interruptions)*. Parliament is more important. Do it in the interregnum when Parliament is not in session.

SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI (Uttar Pradesh): Madam Vice-Chairman, I have no comments whether the Minister should cancel his programme or not. The basic point is that thrice in the Business Advisory Committee, these matters have been thrashed out. The Minister of State for Parliamentary Affairs and Mr. Gujral were there. Now, again, this kind of situation has arisen. Others also had to cancel their programmes. I was also supposed to go. Many others were supposed to go tomorrow. Similarly, the Budget was scheduled earlier. It had to be postponed. The General Budget discussion was again postponed. The Government must make up its mind. That is the difficulty. Every time this happens. Some reason or the other is advanced later on to change what is fixed. Other Members also have their convenience and so on. I cannot understand this. The General Budget was fixed for Monday and tomorrow we would have this.

SHRI AJIT P.K. JOGI: Heavens will not fall if the foundation laying function for the track is postponed by one week.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): You have spoken already. Let the Parliamentary Affairs Minister speak. *(Interruptions)*. Mr. Miri, you have spoken.

SHRI V. NARAYANASAMY (Pondicherry): The Prime Minister did not tell us yesterday. about the Minister's programme. He was also there.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (DR. U. VENKATESWARLU): This had not come up yesterday. *(Interruptions)*.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Let the Minister speak, please. He wants to make some comments on this.

DR. U. VENKATESWARLU: Madam, earlier, it was discussed and decided that the discussion on the Railway Budget would be taken up only after the break period of one month. And, yesterday, in the BAC the hon. senior leader, Shri Pranab Mukherjee, had raised one fundamental issue. *(Interruptions)*.

SHRI AJIT P.K. JOGI: You cannot give the details of the BAC here. It is not permitted under the rules. *(Interruptions)*.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Mr. Minister, you cannot quote here what happened in the BAC.

SHRI AJIT P.K. JOGI: You can only mention the decision taken.

Otherwise, we will tell what Mr. Sikander Bakht said, what your leader said and all that would be quoted. There is a specific rule which prohibits you from calling the Parliament as to what transpired in the Business Advisory Committee. You cannot quote that.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Mr. Jogi, he won't quote anything here.

DR. U. VENKATESWARLU: No, I am just referrring to one technical issue. Since the hon. Member, Mr. Chaturvedi, has raised a point that inconsistent stands are being taken by the Government. I would like to inform him that the Government is very consistent as far as the business is concerned. *(Interruptions)* Mr. Jogi, please don't indulge in running commentary. This is a very serious matter. This is not a place for running commentary. It has been decided by all the Members in the Business Advisory Committee that the discussion on the Railway Budget should be taken up earlier to the discussion on the General Budget. That is the reason why it has been decided that the House should sit on Saturday, transact the business, finish up the discussion on the Railway Budget by Monday and then take up the discussion on the General Budget. That is why a decision has been taken that the House would sit on Saturday also. So, instead of disturbing the schedule which has been decided for the next week once again, I request that the decision that has been taken by the BAC may be carried out and the House may be allowed to sit tomorrow.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI SATPALJI MAHARAJ): Madam, I would be present in the House tomorrow to note down all the points which will be raised by the hon. Members.

SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI: Madam, I would like to have one clarification. I would like to know whether the Minister's reply will be after the discussion on the General Budget has started on before that *(Interruptions)*

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Is it a discussion on the Railway Budget?

SHRI H. HANUMANTHAPPA: I would like to inform the House that there is no such deadline that we should finish the discussion on the Railway Budget on Monday itself. We can discuss the Railway Budget on Monday and Tuesday and we can take up the General Budget on Wednesday. All of us agree that the Railway Budget should be discussed earlier to the General Budget. There is nothing wrong in that. The discussion on the General Budget can be started on Wednesday. We can discuss the Railway Budget on Monday and Tuesday.

SHRI GOVINDRAM MIRI: Madam, I want to make one point.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Mr. Miri, I have already allowed you and you have made your point. Now, there is no point in discussing the same thing.

SHRI GOVINDRAM MIRI: Madam, there are two types of arguments—oral and written. If the Railway Minister does not remain present in the House, what is the point in pleading before a person with whom we have no interaction and who does not know our problem? So, it would be better if we take it up on Monday.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): I didn't get your point. *(Interruptions)* No. I cannot go against the decision that has been taken by the BAC and the direction has been given by the Chairman. I cannot go against the decision or direction *(Interruptions)* No. Please sit down. Prof. Ram Kapse. Mr. Singla, are you a Minister in this Government Go to your seat. I never knew that you have become a Minister. Prof. Ram Kapse.

PROF. RAM KAPSE (Maharashtra): Madam, the Railway Minister while presenting the Railway Budget for 1997-98, has given an indication of his intentions above the Railway Budget in para 1 of the Railway Budget. First of all, I would like to read out the relevant paragraph of the Railway Budget and when I will start my speech.

He says:

> "I wish to apprise this august House that during the presentation of Railway Budget for 1996-97 I had clearly mentioned that we want the Railways to function not only as a commercial institution but also as an efficient public organisation for the development of backward regions."

I agree with the Minister that it is a two-fold responsibility which he has to perform. He has to run an efficient commercial organisation, but, at the same time, he has defined some other aspects of his role also. First, he says, "I have to run a commercial organisation." Then he says, "It should be efficient." He goes on further and elaborates that it is a public welfare organisation. Again he says "with special charge of development of backward regions.". Keeping all these four objects in mind, whether the Railway Minister himself is satisfied and can say that he has done a right job, that is my question. The hon. Minister has clearly stated that the Railways have to function as a commercial institution. What is expected of a commercially viable institutions? They should generate their own resources. What have they done? Whenever you sit with him in a Consultative Committee meeting, whenever you write a letter to him, whenever you seek an interview with him, whenever you ask a question to the Railway Minister or whenever an issue is raised in the Parliament, the reply from the Railway Minister is "financial constraints"! You have financial constraints. But there had been financial constraints for years together? You have now got an excuse. You said, "So much amount is to be spent because of the Fifth Pay Commission." Didn't you know it? You will say you were not a Railway Minister at that time. All right. But even in the last nine months you knew it clearly, and , at the same time, in the last five years your predecessor know it. This is a legacy which you are carrying on. You have to prepare a plan at least for the next 15 years. Then he would say "I am having a corporate plan." I know his reply: "I have a corporate plan!" When was the corporate plan prepared? It was prepared in 1985 when Madhavrao Scindia was the Railway Minister. I would request the Railway Minister to go through the Corporate plan. Now you say that you have already started preparing a new corporate plan for 2001-20151! What have you achieved in the last 13 years? You must go through the corporate plan prepared earlier. You planned in 1985 for the future, but in many areas you fell short of the targets, In the last 12 years. Now you are again preparing a plan for the next 15 years. You can call it a mid-review. I know that preparation of a corporate plan at this juncture will help us in the next 15 or 20 years, but I would request the Railway Minister that while preparing such a plan the should take into account what was envisaged in the earlier two corporate plans which his predecessors had prepared. Merely preparing as plan is not enough. You have prepared a plan, but you don't adhere to the plan. It is so not only in the case of your corporate plan but also in the case of the Eighth Five Year Plan. What did you think when you entered the Eighth Five Year Plan? Where are you today? You take, for instance, the freight movement. You thought you would get enough freight movement. Today you are facing a problem that you are not in a position to get enough freight movement. Why? Was the planning wrong? Or, was it due to the fact that you did not adhere to whatever was planned? Or, was there any problem created from outside. You tell us where the Railways failed because the Railways were considered the best

administration in the country. If the best administration in the country fails, what about others? therefore, my first query is about your corporate plan which you had prepared twice, which you could not complete in time, which you could not adhere to. You have projected new plans. We would like to know from you, whether you are here tomorrow or not, on Monday about your corporate plan. I will give you one instance. You are going tomorrow to Udhampur and Baramulla. What is the problem in Jammu and Kashmir region? When you travel from Delhi to Jammu, the problem starts after Jalandhar. The train is full of travellers. It is an overcrowded train. From Jalandhar to Jammu it is not even a passenger train. Why? the doubling of line is not done. You have taken up the programme of doubling the line for the last fifteen years. Your predecessor had made arrangements for doubling the line at various places. But you could not succeed in the case of Jalandhar-Jammu line. The then hon. Prime Minister, late Indira Gandhi, laid the foundation-stone in 1983 at Jammu for the Jammu-Udhampur railway line. It was to be completed in 1988 and it was expected to be completed with Rs. 53 crores. As of today, Rs. 350 crores have been spent. But the work is not completed. Last year you said that you would complete this project in December, 1997. Then you were reminded that even tenders for the bridges, which are big bridges, had not been given. You told us, "No, I will do it." The position today is that the Jammu-Udhampur railway line will not be completed for the next two years. Now you are going ahead from Udhampur to Baramulla. Is this planning? When you want to do something for a State, we support you fully. At the same time, if we expect you to do something between Jammu and Udhampur and between Jalandhar and Jammu, is it a wrong expectation? This is not a criticism from an Opposition Member. This is a criticism of your friend who wants you to do something in the interest of the nation and in the interest of the individual commuter. You have failed in that. That is my real problem. A similar thing happened in Mumbai. Your predecessor, Mr. Suresh Kalmadi, had prepared a plan for Mumbai.

I am having that Plan. The Action Plan Mumbai-2001 was prepared by the Indian Railways. Everybody agreed to it at that time. The Railway Board, the Railway Minister and everybody agreed that something was required to be done in Mumbai. Shri Kalmadi declared 1996 as the Mumbai City Year. What do you find? When we go into the problems, from top to bottom all the problems are still there. He declared a new line from Chatrapati Shivaji Terminus to Kurla. What expenditure has he envisaged? I put a question to the hon. Minister a few days back I asked, "When are you starting the fifth and the sixth lines from Kurla to Thane?" He said, "Yes, I am starting a new line." But even a naya paisa is not going to be spent on the lines between Kurla and Thane this year. So far as Mumbai is concerned, the Minister has planned for Rs. 2,000 crores. But there is not a Plan proposal even for Rs. 200 crores. Just making celebrations and laying foundation stones will not be of any use. They can get some popularity for a while. But ultimately, nobody will be satisfied. I think the Minister is planning not for one year alone. I feel that he will remain the Railway Minister for the next four years. I hope so. In a one-day match, one has to go in for runs. This is what he has done. If he behaves in this manner, the people, whether they are from Mumbai or from Kerala or from West Bengal, will curse him for the reason that he just planned it, advertised it and forgot it. We really do not get anything in time. That is the problem. The Minister is running a commercial organisation. We expect that he would definitely study the Plan and see to it that the whole Plan work is executed in time. That is the immediate expectation from him.

At the same time, he has mentioned about efficiency. Is it an efficient orga-

nisation? When we board a train, we expect very few things. The first thing which we expect is punctuality. He says, "So far as punctuality is concerned, we are the best." But it is not so. Many trains do not start on time and don't reach on time. Everyday we come to know from the bulletin that such train will be coming late. Still he says, "statistically we are very punctual and punctuality has increased." There is no punctuality. How can we believe it? So far as Mumbai, Calcutta, Chennai, etc. are concerned, there are suburban trains. We expect that the suburban trains should start on time and reach on time. During September, October and November last year, there was not a single day when any suburban train reached on time.

Not on a single day, a single train reached in time. Who is to be blamed? Every train is late by half-an-hour or 45 minutes. So, punctuality is at stake. More than 55 lakh people commute by train in Mumbai. Don't celebrate Mumbai year. But see to it that punctuality is maintained not only in Mumbai but in the whole of the country. Coming to safety, are we safe in railways? What is happening in Bihar? Whatever is happening in Bihar and whatever may be the political overtones there, I will try not to speak about them. When something happened in Bihar, it was expected of you to think about the problem instead of only speaking to the Prime Minister or the Home Minister. You cannot say that law and order is a State subject. In a running train there should be a unified effort made by the Railway police and the State police to protect the life and property of people. Is this not necessary? We are not safe and we are not secure. Minimum cleanliness is expected in trains. If you don't satisfy on these points, can we call you an efficient organisation. Now let us talk about it as a public welfare organisation. You could not start the expected new lines. You are now concentrating on backward areas. I congratulate you for that. That is the need of the hour. We are happy with whatever you are doing for the North-East and for Jammu and Kashmir. See to it that between Jallandhar and Baramulla, the passengers get some relief. Only then will they be happy. This is my only request. You mentioned here about some surveys. Today, in the Question Hour, I asked you about the Mumbai - Ahmednagar railway service. Your reply was, "The survey will be completed in December, 1997." This is an important route. From Mumbai to Kalyan we have a railway line. Between Kalyan and Ahmednagar, via, Murbad, we have a roadway. There is no railway line here. From Ahmednagar to Parali, there is a proposal for railway line. There are two ghats, the Kasara ghat and the Karjat ghat. There is a heavy rush in these ghats. There was a plan for a third ghat forty years ago. When I reminded you about it, you ordered a survey. You are trying to update the survey and you say that it will be completed in December, 1997. You have ordered so many surveys. By doing this, you are raising the expectations of people. But you are not in a position to fulfil these expectations because of the money crunch. You make a plan for the next five years. You can say that this will be done in this year and the remaining work will be done in the next four years. If you plan for the next five years, then you will not have all these deputations from Kerala, from West Bengal or from other parts of the country. We want to plan properly. Only then will this public welfare organisation will function properly. You do not have a transport policy. This is my second objection. Are you having a national transport policy? Yes, the book is available. The people have worked on it, experts have worked on it. But what was expected? If you take, the share you had of freight movement in 1950-51, it is coming down every year and in 2001 it may reach 20 per cent. About passenger traffic it is expected that it will fall down to 13 per cent. Who is taking it away? The Roadways. More cars on roads, more trucks, more buses on roads means more pollu-

tion. You are facing oil pool problem today and you are going to face it in the next few years. So in the given circumstances if there had been really a transport policy, that would have helped us. But we are not going in that direction. The Railways have taken unigauge work and most of the share of the Budget is taken by the unigauge programme. Your own Railway Board Chairman, Mr. Khosla, is of the opinion that this should not have been done. So much importance is given to unigauge. Are you not aware that new lines, doubling and other problems are waiting for you? Coming to technological advances, we had a fatal accident at Ferozabad. Hundreds of people died. Immediately the then hon. Prime Minister, Shri P. V. Narasimha Rao declared, "Hereafter we will concentrate on signalling." Now the Prime Minister is changed. And with Prime Minister you have got another signal. Now you must have experienced how in the last nine months you have to concentrate on Karnataka and especially on Hassan.

You must be experiencing it. In a day there are two opening ceremonies. Thousands of rupees are wasted. The Prime Minister is free for every programme in Karnataka. Even the Railway station which existed was rebuilt it for the only reason that the childhood of our Prime Minister was spent there. You are doing according to his wishes and congratulating him for giving some share of the General Budget. Are you happy with this? If this happens then there will be reaction from other States and you will face the music. So please be careful. Technological advancement is the need of the hour. If Railways really do not concentrate on signalling and other technological matters, ultimately we will be failing in our duty. Now, look at your portion of computerisation this year. There is a lot of computerisation. This year your priorities are different and computerisation is not in your priority to the level it was last year. Don't we need computerisation? Don't we want to go ahead?

SHRI RAM VILAS PASWAN: Computerisation means computerisation of reservation or other areas also?

PROF. RAM KAPSE: Total computerisation in Railways and at the same time, computerisation of reservation. We know where we are. The use of computers in Railways was a priority area for the last several years. This year this priority has dwindled.

श्री राम विलास पासवान: मैं बहुत कोशिश कर रहा हूं और आगे भी कोशिश करूंगा कि माननीय संसद सदस्य जो सुझाव दे रहे हैं, उनसे कुछ सीखने का काम करूं क्योंकि प्रो॰ राम कापसे जी जितने रेलवे के फील्ड में माहिर हैं, रेल मंत्री होने के बावजूद भी मैं उतना माहिर नहीं हूं। इसलिए मैं जानना चाहता हूं आपसे हालांकि सेफ्टी का जहां तक मामला है, मैं दावा नहीं करता हूं जो कि लेटेस्ट टेक्नालॉजी है, उसको हम लेने का काम भी कर रहे हैं और जहां तक सेफ्टी एंगल का सवाल है, उसके कारण जो एक्सीडेंट्स वगैरह हैं, यह एक परसेंट से भी कम है। लेकिन दो चीज़ों के संबंध में, एक तो आपने कंप्यूटर के बारे में कहा। मैं कहना चाहता हूं कि जहां तक रिज़र्वेशन का सवाल है, हर स्टेशन में तो कंप्यूटराइज्ड नहीं हो सकता है क्योंकि उसका एक नियम बना हुआ है कि 300 रिज़र्वेशन के बाद कंप्यूटराइज्ड रिज़र्वेशन होगा। तो कंप्यूटराइज्ड का एक एंगल है। दूसरे, जो कंप्यूटर का मामला है, वह दूसरा है। तो आप किन-किन क्षेत्रों में, चूंकि घाटा है, वह हम भी मानते हैं, तो आप किन-किन क्षेत्रों में चाहते हैं कि रेलवे में कंप्यूटराइज़ेशन का अधिक से अधिक प्रयोग हो? एक तरफ रेलवे में जो इम्प्लॉयज़ की संख्या है, वह 19 लाख से घट कर 16 लाख तक पहुंच गई है तो दूसरी तरफ हम जितना टेक्नालॉजी का आविष्कार करेंगे, उतनी ही संख्या घटने की संभावना रहती है। तो कौन-कौन से क्षेत्र हैं जहां आप टेक्नालॉजी का या कंप्यूटराइज़ेशन का प्रयोग करने का सजेशन देंगे? दूसरा आपने फंड के संबंध में कहा। तो हम आपसे यह ज़रूर कहना चाहेंगे कि जब हम भाड़ा बढ़ाते हैं या माल-भाड़ा बढ़ाते हैं तो वह हम खुशी से नहीं बढ़ाते हैं। हो सकता है कि हमको जानकारी न हो कि हमारे पास कौन से ऐसे इंटरनाल रिसोर्सेज़ हैं जिनको बढ़ावा दे कर हम पैसा ला सकते हैं और रेलवे को अपने पांव पर खड़ा कर सकते हैं?

PROF. RAM KAPSE: There are two issues raised by the Minister. One is about Computerisation. In this area, the Railways have succeeded. There are other areas as far as good management is concerned. These are not the problems which the Railways alone are facing. Almost all Departments are facing these problems and even then we are going in the direction of Computerisation at every level. The real problem is whether you are really increasing the wage bill or decreasing the wage bill. Some bold decisions will have to be taken as far as the wage bills are concerned. Slowly you will have to act upon this. I am told that some plan about retirement is being formulated by the Railways. A plan concerning early retirement is being prepared by the Railways and this is according to my information. If something is going to happen in that direction, then computerisation will ultimately help in enhancing the efficiency of the Railways. That is my concern also. About resources, yes, I know my responsibility and I will give definite suggestions as far as resource mobilisation is concerned when I come to that point.

I will now come to railway line. There is about 11,500 kilometres railway line which is totally saturated. Have we not overstretched our capacity? At what cost? In this 11,500 km line, there is no possibility of starting any new trains. There is no possibility of any further train movement. When it is so, your earnings are less and this is the problem for resource mobilisation. In those areas where there is greater freight and passenger movement, some additional expenditure is needed to be incurred on technology upgradation. We can work and we should work in these areas. Then, there are areas after areas which are waiting for that. Plan for them. Then, about freight movement, you have said that there are no ways out except increasing the freight rate.

To what extent? Last year you had raised it by 10 per cent. It was for eight or nine months really. Now, this year you have again raised it by 12%. This total hike in freight comes to 23%. Is it not going to create problems for the common man? Of course, we are happy that you have spared the second-class passengers so far as passenger fares are concerned. But what about the freight charges? If you have taken it to 23%, that means you have not been successful in your plans as far as freight movement is concerned. So, I would expect you to think in a different manner so far as freight is concerned. There are some possibilities. There is one concrete proposal and such concrete proposals can be worked out.

There is a concrete suggestion made by Sanghi group of industries which envisages, "...transportation of loaded heavy commercial road trucks by rail for long distances. In effect, the Railways will restore lost traffic. It will also be an earning without any additional investment. Road congestion and transport delays will be minimised. A faster transport will be available and it will be faster than even the containerised transport since there is no inherent delay in transfer from one mode to other". This is a concrete proposal which I would hand over to you. I think, such a step will be in the right direction. Such privatisation proposals should be taken into account instead of schemes like BOLT which are not working.

Here I will again touch your resource mobilisation. There are two schemes on which the Railways are working. One is BOLT and the other is Own-Your-Wagon scheme. The Own-Your-Wagon scheme has succeeded. But what about BOLT? Last year did you get enough tenders for whatever schemes you had shown under BOLT? No. There must be some mistake somewhere in those BOLT schemes. Were those schemes not prepared properly? Some bold decisions need to be taken urgently.

Now, for the last four years we have been thinking of commercial utilisation of railway premises. I have been working in that committee. The committee recommended unanimously that commercial utilisation of railway land is a must. Even plans were prepared. For Bandra Railway Station the plan was prepared and the Railways cleared the plan. Then you went to the Cabinet and only yesterday I got a letter from you that the Cabinet has differed with that decision. Then, whenever you speak about commercial utilisation of railway responsibilities. We want the Railway Minister to act urgently in this matter because for the last four years so many plans have been awaiting clearance. Stations after stations are there. New stations are to be constructed and provisions were made in the Budget three years ago.

Not a single *naya* paise is spent for that. Why? I have a suspicion that you thought of commercial utilisation of railway stations, prepared a plan, then it was voted out in Parliament and you are not taking up that plan, whereas the plans are ready. What will be done at Thane Railway Station, Kalyan Railway Station, chatrapati Shivaji Railway Station, Dadar Railway Station, Kurla Terminus, Bandra Railway Station? You have prepared plans for station after station. Then, you went ahead for the last four years. This is not only true of Mumbai. Yesterday, there was a mention about Bangalore that Bangalore city needs immediate suburban railway. The plan was prepared by the Urban Development Ministry, but it was not operated. There was a plan by your nodal agency. Why was it not acted upon. Even at Bangalore, with the commercial unitlisation of permises, you will get enough money, and at the same time, people will be benefited there without any charge on your Budget, and you will have to go in for that.

So, if these are the problems, it means the Railways, as an organisation, has failed to run it efficiently, to run it purposefully. Also, you created the expectations, but you could not fulfil them, and at the same time, you could not satisfy the individual commuter also. And you will have to work in this direction. Why has this happened? Your reply is, the Budgetary support is dwindling. Is it expected that an organisation like the Railways should depend on the General Budget throughout its life? It is not expected. In tune with the expectations, if you are catering for the State's resources, for backward areas, yes, I can understand. But, you cannot go ahead with this. therefore, we expect that you will have to create resources by yourself only. These are the suggestions and if we sit together, we can even think over them. Whatever suggestions are there, let us go ahead in this direction. Hereafter, I don't think you are going to get more Budgetary support than what you got this year. This year, you got 20 per cent. This is more than you expected. Last year, you got 15 per cent. So, that is the maximum you could get.

You could not cater for your share in passenger traffic and freight. That is another problem. You should have catered for your share your rightful share premises, you talk of corruption. You say if you go in for commercial utilisation, people will become suspicious about railway authorities. If you start in this manner, how can you take bold decisions so far as commercial utilisation of railway premises is concerned? Even one railway station will get you crores of rupees, hundreds of crores of rupees by way of commercial utilisation. The States have cleared your proposals but you are shirking from your

which is dwindling. So, look to that problem and then only you can go ahead.

Then, wage bills are very high. You will have to think about that. Are you not finding corruption, nepotism and inefficiency there? There are many places where you can work in a better manner. Many projects are started, but not completed. I have gone through the performance Budget. In the whole Performance Budget, there are pages after pages, I would not read the whole Performance

Budget, but just a page and you will be able to know how you plan for it and how the plans are prepared and wasted. "Due to non-sanction of part estimate against the work on Munder Hill Rampur Ghat via Dumka by BOLT and non-acquisition of land." If non-acquisition of land is the reason for non-performance, then who is to be held responsible for it? "Funds could not be for less scope of work, encroachment..."

There are at the most only 20 per cent of the projects which are completed in time. Either it is a minus Budget or a plus Budget, but you could not plan properly and you could not work properly. This has created a problem, as far as the performance Budget is concerned. What is the way out? The way out is the first suggestion that I have made, that the corporate plan has to be studied, updated and has to be followed strictly in consultation with the members of Parliament. Instead of deputations meeting the Railway Minister and the prime Minister, I would like to suggest that this is the area where senior Members can help you. Whatever can be done, should be done without being parochial just as whatever has been done has been done for Hassan in Karnataka. For the remaining areas you should have a definite plan. If you repeat the constraints in every speech, in every meeting and in every interview, you will never succeed. You will have to go ahead and take bold decisions. The operation ratio has dwindled. It has come to 91.40. Is it an efficient organisation? This should be immediately looked into and do not over-spread in some areas. please work for the whole nation. We expect you as a leader to work in one direction only and the direction should be that you work for the national upliftment and the upliftment can be had with the resources that you have. Whatever help we can give you, we will definitely give you. We do not want to give you only good wishes. You proceed in the right direction; then only will you succeed. Thank you.

SHRI S.B. CHAVAN (Maharashtra): Madam, I would like to make one submission. Since Mr. Paswan is not going to be here on Saturady, I can understand the awkward position with which he is faced. All of a sudden we have informed him that he has to cancel his programme and be here on Staturday. But, I can understand that he has a certain programme, so we will not insist that he should cancel his programme. At the same time, I do not think that it will be possible for us to allow him just to go away by answering in a very general way. The hon. Members who will be raising points will also be expecting a reply. Without any disrespect to your hon. MOS I do not mean anything against him I would say that since you are going to reply, we only hope that you will not just go away by making only general remarks we request that you should try to give specific answers to the queries raised by the hon. Members. That is the only point that I wanted to make. Madam, tomorrow I am going to speak on this subject. Thank you.

श्री सतीश अग्रवाल, (राजस्थान): मैडम वाइस चेयरमैन, ओनली हाफ ए सैकेन्ड। कल ही तो हमने बिजिनेस एडवाइजरी कमेटी में यह तय किया था कि शनिवार को बैठकर इसको निपटायेंगे, आखिर लोगों को तनख्वाह तो एक अप्रैल से मिलनी है। क्या आपकी आपस में मंत्रियों में बातचीत नहीं होती? आपने कल तो नहीं बताया था कि शनिवार को कार्यक्रम है। क्या बोलचाल बन्द है, क्या बात है?

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): अग्रवाल जी, अब दो मंत्रियों की बोलचाल बन्द है या नहीं है, यह जानना क्यों चाहते हैं?

श्री राम विलास पासवान: उपसभाध्यक्ष महोदया, ऐसी बात नहीं है, मैं ज्यादा बोलना नहीं चाहता हूं। मैंने कल ही चेयरमैन साहब को लैटर दे दिया था।

श्री सतीश अग्रवाल: डिसिजन के बाद?

श्री राम विलास पासवान: अभी यहां चव्हाण साहब ने जो बातें कहीं हैं, मैं आपसे आज या परसों जरूर गाइड लाइन लेना चाहूंगा।

मैं दूसरे सदन की बात यहां नहीं कहना चाहता हूं। लेकिन पालिसी मैटर के सवाल पर एक एक मेंबर ने जो सुझाव दिया है, उनका रेफरेंस देते हुए जनरल तौर पर जितने आपके सवाल हैं, एफिसियेंसी, डेवलपमेंट, प्लान से लेकर करप्शन तक सारी चीजों को मैं कवर करूंगा। यह मेरा वायदा है। दूसरा, जो प्रोजक्ट के अलावा हैं और यह बहुत खुशी की बात है कि इस सदन में मैं देखता हूं कि डवलपमेंट का एंगल ज्यादा रहता है बजाये इसके कि इस स्टेशन पर गाड़ी रुके उस स्टेशन से गाड़ी चले।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): हम सब एलर्ड्स हैं।

श्री राम विलास पासवान: तो मैं समझता हूं कि हमारे लिए भी यह अच्छा रहेगा क्योंकि यह सारा का सारा बजट जो है। अभी तक वोट आन एकाउट्स दो महीने के लिए पास कर रहे हैं। बजट अभी स्टेंडिंग कमेटी में जाएगा फिर आगे हो सकता है कि इसमें मेंबरों को चांस मिले। इसलिए आपके जो जनरल सुझाव होंगे। मैं जितने बजे भी आऊंगा मैं यह कोशिश करुंगा कि मैं समय पर आ जांऊ। अगर सदन लेट चलेगा तो मैं सीधे यहां आ जाऊंगा। मैं रात भर बैठूंगा और सोमवार को मैं जवाब दूंगा और माननीय सदस्य जो विचार रखेंगे मैं अपनी बुद्धि के मुताबिक कोशिश करूंगा, मैं अपनी जानकारी के मुताबिक कोशिश करुंगा कि उन सब का उत्तर दूं।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): आपने कहा है कि मैं सोमवार को आकर जवाब दूंगा। इसी को आधार मानते हुए मैं एक अनाउन्समेंट करना चाहूंगी। जिन माननीय सदस्यों ने अपना नाम रेलवे बजट पर बोलने के लिए दिया है वे इस गफलत में न रहें कि वे सोमवार को बोलेंगे क्योंकि सोमवार को 12 बजे रेल मंत्री जी का भाषण है। जिन माननीय सदस्यों को इस पर बोलना है वे आज 7 बजे तक और कल सारे दिन अपने विचार सदन में रख सकते हैं ताकि उन विचारों या सुझावों का जवाब हमारे माननीय मंत्री जी आपको सोमवार 12 बजे दे सकें। मुझे नहीं लगता कि सोमवार को कोई मेंबर बोल सकेगा।

श्री हेच० हनुमनतप्पा: इस पर बहुत सारे लोग बोलने वाले हैं। कल जीरो आवर, स्पेशल मेंशन एक्सटेंडेड हाउस है, छुट्टी के दिन हम बैठ रहे हैं....

एक माननीय सदस्य: क्वेश्चन आवर नहीं होगा।

श्री हेच० हनुमनतप्पा: क्वेश्चन आवर भी नहीं होगा, जीरो आवर और स्पेशल मेंशन भी अवाइड करेंगे और रेलवे बजट पर पूरा डिसकसन होगा क्योंकि रेलवे में बहुत सारे लोग बोलने वाले है।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): मैंने इसी लिए कहा था क्योंकि मेरे पास अभी कुछ चिट्ठियां आई हैं और कुछ माननीय सदस्यों ने कहा है कि हमारा नाम लिस्ट में है। हम आज भी बोल सकते हैं लेकिन क्योंकि कल मंत्री जी जा रहे हैं इसलिए हम भी जा रहे हैं, हम मन्डे को बोलेंगे। इसीलिए मैंने मंत्री जी के बोलने के आधार पर यह अनाउन्समेंट किया है ताकि कोई कल या परसों यह न कहे कि हमने तो आपको लेटर भेजा था और इसलिए हमने उस दिन अपनी बात नहीं कही।

श्री सतीश अग्रवाल: कुछ मेंबरों के कार्यक्रम बन गए हैं, जैसा कि माननीय मंत्री जी का बन गया है। अगर आपको उनको अकोमोडेट करना है तो जिन्हें कल बोलना था, जिन्होंने अपने नाम दिए हुए थे अगर उनको आप एडजस्ट करके, अकोमोडेट करके इस पर बोलने का अवसर दें तो यह आसानी से किया जा सकता है। ऐसा करने में कोई दिक्कत नहीं है।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): अभी थोड़ी देर पहले सदन में एक निर्णय लिया गया कि 7 बजे तक हम बैठेंगे और दूसरी तरफ ऐसा कह रहे हैं। अगर दोनों तरफ से बात करेंगे तो यह नहीं चलेगा। अग्रवाल साहब दोनों चीजें नहीं चलेंगी। चेयर को मुश्किल में डालने से कोई फायदा नहीं है। जैसा आपने अभी दो मंत्रियों की बातचीत है। या नहीं, यह पूछकर उनको शर्मिन्दा करने की कोशिश की है। चेयर को शर्मिन्दा मत करिए। काप्से जी आप कुछ कहना चाहते हैं?

PROF. RAM KAPSE: I support the suggestion given by Mr. Chavan. While replying Mr. Paswan has said. "As far as the policy matters are concerned, I will reply and as far as projects are concerned I will not be able to reply because the Standing Committee will be studying on those things." There is one possibility. After the standing Committee works about the projects in that direction, he can write to the individual Members. That would also help and that would be ideal.

श्री राम विलास पासवान: Madam, that I will do.

प्रोजक्ट्स के संबंध में जो भी विचार होंगे 21 अप्रैल से पहले वे माननीय सदस्यों के पास चले जायेंगे। जब वहां से फिर आयेंगे और उसके बाद अगर इसमें कोई दिक्कत नहीं होती तो हम बात करेंगे।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): मंत्री जी ने अपने बात किलयर की है। जो भी स्टैंडिंग कमेटी में जाएगा उसका जवाब बाद में आएगा और जो आपके कन्करीट सजेशंस होंगे जो भी आपके सुझाव आयेंगे, उनका जवाब उनके एम०ओ०एस० नोट करेंगे और उसके बाद हर एक मेंबर को वे अपने उत्तर में जवाब देने की कोशिश करेंगे, 12 बजे जब वे जवाब देंगे।

श्री सतपाल महाराज: हम कल देर तक भी बैठ सकते हैं।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): हां, सदन तो बैठने को तैयार है। जिनको बोलना है वह बोल सकते हैं। जैसी कोई बात नहीं है, श्री रामजीलाल।

श्री रामजीलाल (हरियाणा): उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं रेलवे बजट 1997-98 की डिमांड फार ग्रांट्स, अनुदान की मांगों पर चर्चा करूंगा। रेल मंत्री जी, भारतीय रेल देश में परिवहन का एक प्रमुख साधन है। परिवहन का सुलभ साधन होने के कारण तथा लंबी दूरी की यात्रा के लिए रेल विशेष रूप से उपयुक्त है। भारती रेलवे राष्ट्रीय अर्थ व्यवस्था के विकास में अहम् भूमिका निभाती है। यह देश की महत्वपूर्ण आवश्यकता पूरी करती है। महोदया, रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट रखा है उसमें मासिक, तिमाही व सीज़न टिकटों में वृद्धि नहीं की और प्लेटफार्म की टिकटों में वृद्धि नहीं की उसके लिए मैं उनका धन्यवाद करता हूं और समर्थन भी करता हूं। शयनयान दर्जे में पांच प्रतिशत की वृद्धि, ऊंचे दर्जे का किराया 10 प्रतिशत बढ़ा है। मैं रेलवे मंत्री जी से यह कहना चाहूंगा कि आज गरीब भी जो हमारा यात्री है वह सैकंड क्लास में जगह न मिलने के कारण दूसरी सीटें लेता है क्योंकि सैकंड क्लास में बड़ी भारी भीड़ रहती है, तो इसमें भी यह जो 5 परसेंट बढ़ाया है यह नहीं बढ़ाना चाहिए था। ऊंचे दर्ज़े का किराया 10 परसेंट बढ़ाया है। आवश्यक चीज़ों को मालभाड़े से मुक्त रखा है, वह बड़ा अच्छा किया। भाड़ा किराया एक अप्रैल से लागू होगा यह भी आपने आगे की बात कहीं और 1996-97 की रेल योजना 8300 करोड़ की पांचवें वेतन आयोग की सिफारिशों की वजह से भी सरकारी व्यय में भारी वृद्धि आपने बताया, उद्यमपुर, श्रीनगर, बारामुला लाइन के लिए 75 करोड़ रखे हैं और नई 12 गाड़ियां शुरू की जायेंगी यह आपने इसमें कहा है। महोदया, मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि आपने वह तो 12 गाड़ियां चालू की हैं, मंत्री जी जरा ध्यान देने की कृपा करें, लेकिन पंजाब, हरियाणा और हिमाचल के लिए एक भी नई गाड़ी आपने नहीं चलाई इसके लिए मुझे बड़ा भारी खेद है। पांच स्वर्ण जयन्ती रेल, गाड़ियां चलाने की घोषणा की। महोदया, मैं हरियाणा के हिसार जिले से आता हूं। हमारे रेल, की समस्या आज तक किसी रेल मंत्री ने नहीं सुनी है। मुझे आशा है कि रेल मंत्री जी आज इस बात पर ध्यान देंगे। हिसार जिला हरियाणा का सब से बड़ा जिला है। उस जिले में एग्रीकल्चर यूनिवर्सिटी है, मेडिकल कालेज और इंजीनियरिंग कालेज है, इस जिले में देश का सब से बड़ा वेटर्नरी कॉलेज है, हिसार शहर से हरियाणा की राजधानी चंडीगढ़ जाने के लिए कोई गाड़ी नहीं है। हिसार से दिल्ली के लिए एक एक्सप्रैस गाड़ी को छोड़ कर कोई भी दूसरी गाड़ी यहां नहीं है। महोदया, मंत्री जी ने पिछले सैशन में हाउस के अन्दर एलान किया था कि 24554 रेलवे क्रॉसिंग बिना चौकीदार के हैं, पिछले वर्ष आपने सदन में एलान किया था कि देश में सारे रेलवे क्रॉसिनग्ज़ पर फाटक लगा दिए जायेंगे और चौकीदार रख दिए जायेंगे, लेकिन इस बजट में आपने क्या कहा है? आपने कहा है कि यदि हम इन सब को ठीक करना चाहें तो वित्तीय कठिनाइयों को देखते हुए यह रेलवे की सामर्थ्य से बाहर है। पिछले बजट सैशन में आपने एलान किया था कि बढ़ायेंगे और इस सैशन में आपने मजबूरी जाहिर की है। मैं आपसे यह पूछना चाहता हूं कि आपके दो बयान कैसे हुए? इन पर बड़े भारी एक्सीडेंट होते हैं। जैसे मैंने पहले कहा कि हिसार हरियाणा का सब से बड़ा जिला है। आपने पीछे यह वायदा किया था कि हिसार, अग्रोहा, फतेहाबाद आदि में आपने सर्वे कराया उसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं कि जो हमने डिमांड की थी उसका आपने सर्वेक्षण कराया है, लेकिन मैं पूछना चाहता हूं कि सर्वेक्षण तो पहले काफी हुए पड़े हैं हमारे हरियाणा के, लेकिन क्या हम आशा कर सकते हैं कि अगले साल तक ये मंजूर होंगे और इस नौवीं पंचवर्षीय योजना में बन कर तैयार हो जायेंगी या कब चालू हो जायेगी? दूसरा हिसार से चंडीगढ़ जैसा मैंने कहा कि कोई गाड़ी नहीं है।

महोदया, मैंने पहले पार्लियामेंट में एक क्वेश्चन किया था। उस समय रेल मंत्री महोदय कहीं गए हुए थे। मुझे उत्तर में बताया गया है कि आप हिसार से जाखल, जाखल से धुरी, धुरी से अम्बाला और फिर चंडीगढ़ जा सकते हैं। यह जवाब दिया गया क्योंकि उन्हें पता नहीं

था कि कहां धुरी है और कहां अम्बाला है। यह तो 14 घंटे का रास्ता होता है जबकि सीधे जाने में 4 घंटे लगते हैं। इसलिए मैं आप से प्रार्थना करूंगा कि जिला हिसार से, उकलाणा से नरवाना तक सर्वे करवाया जाए ताकि हम हिसार वालों को भी हरियाणा की राजधानी चंडीगढ़ जाने के लिए एक गाड़ी मिल जाए। यह मेरी आप से प्रार्थना है।

महोदया, मेरी एक फौरी तौर से प्रार्थना है। एकता एक्सप्रैस भिवानी से कालका डेली जाती है और डेली आती है। मैंने रेलवे मंत्री जी से कंसल्टेटिव कमेटी की मीटिंग में प्रार्थना की थी कि वह गाड़ी भिवानी से हिसार तक बढ़ा दी जाये जोकि एक घंटे का रन है। यह गाड़ी हिसार वाया भिवानी, कालका और शाम को कालका से भिवानी और हिसार जाकर ठहरे। यह प्रबंध फौरी तौर पर हो सकता है। इस के लिए हिसार वाले हमेशा आप के आभारी रहेंगे।

महोदया, मेरे एक स्टार्ड क्वेश्चन नंबर 108 तारीख 28/2/97 के उत्तर में बताया गया था कि हिसार के रास्ते एक लंबी दूरी की रेलगाड़ी चलाए जाने का प्रस्ताव है और सुविधाओं के उपलब्ध होते ही वह गाड़ी चला दी जाएगी। महोदया, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं और सदन में आश्वासन लेना चाहता हूं कि यह गाड़ी कब तक चलाई जाएगी। आखिर उस में क्या रुकावट है? क्या ऐसी बातें हैं जोकि वहां के लिए कोई गाड़ी नहीं चलाई जा सकती? मुझे आशा ही वरन् पूर्ण विश्वास है कि आप हमारे शहर के लिए लंबी दूरी की गाड़ी अवश्य चलाएंगे।

महोदया, इस के अलावा जैसे मैंने कहा लंबी दूरी की दिल्ली से भटिंडा, फिरोजपुर चार गाड़ियां जाती हैं। पहली गाड़ी दैनिक एक्सप्रैस है, दिल्ली टू गंगानगर है जो कि 1.00 बजे दिल्ली से जाकर गंगानगर वाया रोहतक, जींद, जाखल, भटिंडा होकर जाती है। दूसरी 1.40 बजे है, नई दिल्ली से भटिंडा वाया पानीपत, अम्बाला है। तीसरी गाड़ी जनता एक्सप्रैस बंबई से फिरोजपुर है जोकि दिल्ली से 2 बजे चलती है। यह दिल्ली, रोहतक, जींद, जाखल, भटिंडा होकर फिरोजपुर जाती है और चौथी गाड़ी है नई दिल्ली टू गंगानगर दैनिक एक्सप्रैस। एक गाड़ी है उदान आभा एक्सप्रैस जोकि हावड़ा से गंगानगर जाती है। वह 8 बजे दिल्ली से चलती है। यह नई दिल्ली से, रोहतक, जींद, जाखल और भटिंडा होकर जाती है। एक गाड़ी है पंजाब मेल जोकि बंबई से फिरोजपुर जाती है। वह गाड़ी साढ़े 7 बजे चलती है और नई दिल्ली, जींद, जाखल, भटिंडा और फिरोजपुर जाती है। महोदया, इतनी गाड़िया हरियाणा से होकर जाती है फिर क्यों नहीं आप एक गाड़ी वाया हिसार, सिरसा कर देते। यह आप कर सकते हैं। यह मेरी आप से प्रार्थना है। इसलिए मैं यह डिटेल भी लाया हूं। इन गाड़ियों में से यदि एक गाड़ी लम्बी दूरी की और एक दिल्ली से गंगानगर कर दें तो सिरसा, हिसार कवर हो सकते हैं। मेरी मंत्री जी से प्रार्थना है कि आप इन में से लंबी दूरी की गाड़ी वहां के लिए जरूर चलाएंगे।

महोदया, मैं मंत्री जी से एक निवेदन और करना चाहूंगा कि अभी टिकट रिजर्वेशन का फैसला 4 घंटे पहले होता है जबकि हमारे यहां एक यात्री हिसार से आता है और एक सिरसा से या कालका से आता है। वह दिल्ली में इस भरोसे आता है कि रिजर्वेशन की बर्थ मिल जाएगी लेकिन यहां आने के बाद अगर बर्थ क्लिअर न हो तो उस को वापिस जाना पड़ता है। महोदया, मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि आप इस के लिए भी कुछ प्रबंध करिए कि रिजर्वेशन की सूचना उसे 10 घंटे या 12 घंटे पहले हो जाए। अब वह चाहे मेंबर ऑफ पार्लियामेंट हो या दूसरा यात्री हो, जैसा आप ठीक समझें, उस को यह पता चल जाए कि सीट मिलेगी या नहीं मिलेगी। ताकि इतनी दूर से आए यात्री वापस न जाएं। मेरी आपसे प्रार्थना है कि अगर संभव हो तो इसमें कुछ सहूलियत करने की कृपा करें ताकि मैम्बर ऑफ पार्लियामेंट का कोई फैमली मैम्बर हो या दूसरा हो, उसको असुविधा न हो। कोशिश तो आप करते हैं, क्लीयर भी होता हैं, लेकिन कुछ रह ही जाती हैं। इसलिए इसमें कुछ ऐसी व्यवस्था हो ताकि कुछ जल्दी जानकारी मिल जाए।

महोदया, पिछले साल भी मैंने संसद में अपनी यह मांग रखी थी कि हिसार में एक ओवर-ब्रिज हो। मैं वर्ष 1992 से यहां आया हूं और हमेशा इस पर बोलता रहा हूं। रेलवे मंत्री जी नोट करेंगे कि 24 घंटे में पौने 24 घंटे यहां फाटक बंद रहता है। हमारी यह डिमांड बहुत सालों से है कि ब्रिज होना चाहिए, चाहे ओवरब्रिज हो या अंडर ब्रिज हो। पिछले साल जून में जब यहां सेशन चल रहा था तो वहां के लोगों ने वहां पर धरना दिया 15 दिन तक, उसके बाद भूख हड़ताल शुरू की। आपके रेल अधिकारियों ने यह आश्वासन दिया हमारे सामने, कि आपका यह पुल मंजूर हो चुका है, आपका पुल बनेगा। अब जब आपका बजट आया तो उसमें कोई मंजूरी नहीं दिखाई गई है। इसमें हिसार के लिए डबल फाटक जिसको बोलते है, देने के लिए आप देखें। मेरे पास आपका एक लेटर भी सितंबर, 1996 में आया

था। मेरे से भूल हो गई, वह मैंने अपनी स्टेट के मिनिस्टर को दे दिया। आपने उस लेटर में लिखा था कि यह पुल आपका मंजूर हो गया और यदि आपकी स्टेट गवर्नमेंट इसका हिस्सा जमा कराए तो हम बना देंगे। वह लेटर मैंने वहां दे दिया, जिसका अब पता नहीं चल रहा है। यह मंजूर है, मेरे पास लेटर भी आया तो शीघ्र ही यह पुल हिसार में बनवाने की कृपा करें।

श्री राम विलास पासवान: यह चिट्ठी आपको किससे आई थी?

श्री रामजीलाल: सेंटर गवर्नमेंट से आई थी, आपके यहां से।

श्री राम विलास पासवान: हम तो अभी भी कह रहे हैं कि स्टेट गवर्नमेंट का शेयर होता है 50 परसेंट, जो स्टेट गवर्नमेंट से मंगवा दीजिए।

श्री रामजीलाल: लेटर चाहिए आपका।

श्री राम विलास पासवान: पहले स्टेट गवर्नमेंट से आता है परपोजल।

श्री रामजीलाल: मेरे बोलने की वजह से यहां से लेटर गया था।

श्री राम विलास पासवान: आपके बोलने के कारण हमने भेज दिया होगा, लेकिन परपोजल आता है स्टेट से।

श्री रामजीलाल: महोदया, एक हमारे माननीय भजन लाल जी का गांव है, मंडी आदमपुर है, वहां पर सौ साल से पहले का स्टेशन बना हुआ है। जैसा उन्होंने बताया, दो-तीन साल पहले वहां आदमपुर स्टेशन मंजूर हुआ है। अब यदि मंजूर है तो इसको जल्दी बनवाने की कृपा करें। वहां आपकी ब्रोडगेज लाइन भी बन गई है, ट्रैफिक भी बड़ा भारी है। तो इस स्टेशन को बनवाने में देरी क्या है? टेण्डर करें और इसका काम शुरू करवाएं।

महोदया, जैसा मैंने आपसे पहले कहा, रेलवे क्रोसिंग का आपने एलान किया था। मेरी आपसे प्रार्थना है कि हमारे हिसार-सादुलपुर, जो हिसार से बीकानेर जाती है, वहां हिसार से 11 किलोमीटर पर पोल नंबर 9 और 10 पर गांव टेवा, मंगाली पर रेलवे क्रोसिंग है, जिस पर बड़े भारी एक्सीडेंट होते हैं। गांव का रास्ता है, आपके रेलवे वाले जो हैं वह फाटक बंद रखते हैं और लोग खोलकर के चले जाते हैं, जिससे एक्सीडेंट हो जाते हैं और नुकसान भी होता है।

श्री राम विलास पासवान: उसमें आदमी नहीं है, गेटमेन नहीं है?

श्री रामजी लाल: नहीं, कोई नहीं है। लोग खुद खोलकर चले जाते हैं।

श्री राम विलास पासवान: उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं माननीय सदस्य को यह विश्वास दिलाना चाहता हूं कि 24,000 हमारे क्रोसिंग हैं, जैसे मैंने पिछली बार भी कहा था कि हम इसमें रिसोर्सेज के अभाव में सभी जगह नहीं कर सकते, लेकिन जो माननीय सदस्य को सुझाव आएंगे कि यहां-यहां जरूरी मानते हैं तो उस पर हम इमेडिएट कार्यवाही करेंगे और उसको मेन-गेट बनवाने का काम करेंगे।

श्री रामजी लाल: सर, यह नोट करेंगे, जो मैंने बताया।

श्री राम विलास पासवान: नोट तो वह हो रहा है।

श्री रामजी लाल: मैडम, मैं कह रहा था, इस पर वाचमेन रखें और जो भी आपका कायदा हो उस के अनुसार बिल्डिंग बनवाकर इसको चालू करवाए।

मैडम, मैं माननीय रेल मंत्री जी से एक बार फिर यह निवेदन करूंगा कि हमारा देश 1947 में आजाद हुआ और इसके बाद से हरियाणा मे कोई नई रेलवे लाइन नहीं दी गई है। जब चौधरी बंसी लाल जी रेल मंत्री थे तब 25 किलोमीटर भिवानी से रोहतक एक लाइन जरूर बनवाई थी। इसके अलावा कोई नई रेलवे लाइन हरियाणा को नहीं मिली है, चाहे कांग्रेस का राज रहा हो, चाहे किसी दूसरी पार्टी का राज रहा हो। मैं अपनी आपत्ति सभी के लिए कर रहा हूं। मैं चाहूंगा कि रेल मंत्री जी कृपा करें और जैसा मैंने कहा चनेट के लिए, सिरसा के लिए, उसमें आप ध्यान दें। मीटरगेज से ब्रोडगेज तो हुआ है बहुत, मैं यह नहीं कहता कि नहीं हुआ। आपने किया है, पीछे भी यह काम हुआ है। मैं आपसे एक बात कहकर अपनी बात समाप्त करने की कोशिश करूंगा कि हरियाणा देश का एक छोटा राज्य है और यही हरियाणा और पंजाब सबसे ज्यादा फूडग्रेन आपने नेशनल पूल को देते हैं।

आपको पता है, कुछ दिन पहले जब गंदम मंहगी हो गई तो बड़ा बवेला मचा। हाउस में बड़ा भारी बवेला हुआ। बाहर बड़ा बवेला हुआ और गंदम का इम्पोर्ट करना पड़ा। तो नेशनल पूल में जो स्टेट इतना अनाज देता हो, अनाज के बगैर हिन्दुस्तान का एक दिन भी गुजारा नहीं है, ऐसे स्टेट को तो एडजस्ट करना ही चाहिये और रेल के बारे में मैं अर्ज कर रहा था और मुझे पूरी उम्मीद है कि आप हरियाणा स्टेट के लिए जहां हमने रेल की डिमांड की है या फाटक की या नई गाड़ियों की डिमांड की है, मुझे आशा ही नहीं पूर्ण विश्वास है कि

आप हरियाणा की इन मांगों की ओर ध्यान देकर हमारी दिक्कतों को दूर करेंगे। आपने महंगाई तो कुछ की है, गरीब आदमी पर उसका असर तो पड़ता है, फिर भी मैं आपका समर्थन करता हूं। मुझे आशा ही नहीं, पूरा विश्वास है कि आप हमारी मांगों पर पूरा ध्यान देते हुए काम करेंगे।

महोदया, आपने मुझे बोलने के लिए जो समय दिया, उसके लिए बुहत-बहुत धन्यवाद। मुझे तो आखिर में कभी पांच-सात मिनट मिलते हैं, इस हिसाब से मैंने 15 मिनट ले लिए और अपनी बात कह सका, इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद अदा करता हूं।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): रामजी लाल जी, मुझे धन्यवाद देने की बजाए आप रेल मंत्री जी को धन्यवाद दीजिएगा क्योंकि वे बड़े ध्यान से आपके हर सुझाव को सुन रहे थे और अपने उत्तर में भी वे उसका जवाब देंगे।

श्री राम विलास पासवान: मैंने जयपुर से लेकर अमृतसर तक, मैंने जो प्रस्ताव में कहा था, जवाब में, वह जवाब नहीं आया उस दिन डिस्कशन के लिए, लेकिन मैंने कहा था कि विचाराधीन है। इसका मतलब है कि हम सोच रहे हैं कि जयपुर से लेकर हिसार-सिरसा के रास्ते से आपको कोई रेल सेवा हो जाए।

श्री रामजीलाल : हमें तो दिल्ली से दें जी। हमने जयपुर जाकर क्या करना है?

श्री राम विलास पासवान: रेलवे दोनों प्वाइंट देखता है। अपना प्वाइंट भी देखता है, आपका प्वाइंट भी देखता है। जयपुर दिल्ली से थोड़ा बीच का रास्ता है, दिल्ली से बहुत लोग जाते हैं जयपुर। हमारे सामने एक ही ऑप्शन है कि या तो हम दिल्ली से जोड़ें अमृतसर या फिर जयपुर से जोड़ें। इसलिए दो तो नहीं हो सकते, लेकिन एक पर हम विचार जरूर कर रहे हैं।

श्री रामजीलाल : सर, मैंने पांच गाड़ियां बताई।

श्री राम विलास पासवान: आपने जो वाया कहा है, वह वही रहेगा। थ्रू वही रहेगा, जो रास्ता आपने बतलाया है।

श्री रामजीलाल: मैंने पांच गाड़ियां बताई हैं, वाया जींद। वही गाड़ी भटिंडा होकर फिरोजपुर जाती है। वही गाड़ियां फिरोजपुर होकर जाती हैं जो हिसार से आई, सिरसा से होकर चली जाएंगी। आप कोई एक गाड़ी उसमें से चेंज कर दें, आपको और तो नहीं लगानी पड़ेगी।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): श्री रामदेव भंडारी।

श्री रामदेव भंडारी (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं रेल मंत्री द्वारा सदन में प्रस्तुत किए गए रेल बजट का समर्थन और स्वागत करने के लिए खड़ा हुआ हूं।

महोदया, यह रेल, बजट आजादी के स्वर्ण जयंती वर्ष में लाया गया है इसलिए इस बजट का विशेष महत्व है। इस महान वर्ष में रेल मंत्री जी ने एक प्रगतिशील, संतुलित, क्षेत्रीय असंतुलन को दूर करने वाला, उत्तर -पूर्व एवम् उत्तराखंड के दुर्गम क्षेत्रों को मुख्य धारा से जोड़ने वाला, कश्मीर से कन्या कुमारी तक रेल मार्ग द्वारा देश को एक सूत्र में पिरोने वाला ऐतिहासिक बजट देशवासियों को अर्पित किया है। इस बजट की जितनी प्रशंसा की जाए, कम है। इस शानदार बजट और बजट पेश करने वाले जानदार मंत्री और उनके रेल राज्य मंत्री का मैं अपनी और अपनी पार्टी की ओर से हार्दिक स्वागत करता हूं, अभिनन्दन करता हूं।

महोदया, भारत का खूबसूरत प्रदेश कश्मीर, जिसे देश का, धरती का स्वर्ग कहा जाता है, आजादी के 50 वर्षों के पश्चात् भी रेल के विकास के क्षेत्र में जहां का तहां रुका हुआ था, रेल मंत्री जी ने वहां रेल की परियोजनाएं चलाकर इस जन्नत को धरती पर उतारने का काम किया है। सरकार ने उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला लाइन के पहले चरण में उधमपुर और कटरा के लिए चालू वर्ष में 20 करोड़ की व्यवस्था की है और 1997-98 में इस लाइन के लिए ...(**व्यवधान**)...

श्री हेच० हनुमनतप्पा : आप तो बिहार के हैं।

श्री रामदेव भंडारी : आ रहा हूं, बिहार पर ही आ रहा हूं।

श्री राम विलास पासवान: अभी जम्मू-कश्मीर में हैं।

श्री रामदेव भंडारी: आ रहा हूं बिहार पर। तो मैं कह रहा था कि सरकार ने 1997-98 में इस लाइन के लिए 75 करोड़ का आबंटन किया है। जम्मू-उधमपुर परियोजना दिसम्बर, 1999 तक पूरी कर ली जाएगी।

महोदया, पूर्वोत्तर राज्य असम, मेघालय, मणीपुर, त्रिपुरा, नागालैंड वनों तथा पहाड़ों से भरे दुर्गम क्षेत्र हैं। रेल मंत्री जी का पद ग्रहण करने के बाद इन्होंने भारत के इन कटे हुए उपेक्षित एवं अपमानित क्षेत्रों पर खास ध्यान दिया और प्रधानमंत्री जी के साथ उन क्षेत्रों का दौरा किया तथा कई रेल परियोजनाओं पर काम शुरू कराया। इसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं।

महोदया, उत्तराखंड में सहारनपुर-देहरादून-ऋषिकेश-कर्णप्रयाग, इन नई लाइनों के सर्वेक्षण का काम शुरू किया गया है। कोंकण रेलवे में 2 सुरंगों के बीच 500 मीटर का कार्य किया जाना है और रेल मंत्री जी ने स्वयं इसका निरीक्षण किया है।

महोदया, युनाइटेड फ्रंट सरकार की नीति यह है कि भारत के किसी भी क्षेत्र की उपेक्षित और अपमानित नहीं रहने दिया जाएगा और सभी क्षेत्रों का सम्यक विकास होगा। यह बात अवश्य है कि जिन क्षेत्रों में अभी तक काम नहीं हुआ है, जिन्हें उनका उचित हिस्सा नहीं मिला है, वह उन्हें पहले दिया जाएगा।

महोदया, अब मैं बिहार पर आ रहा हूं। कभी-कभी यह बात सुनाई पड़ती है कि यह बिहार रेल बजट है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि बिहार ने देश को सबसे अधिक रेल मंत्री दिए हैं। मगर बिहार के लोग कितने उदार होते हैं, यह इस बात से साबित होता है कि उन रेल मंत्रियों ने दानवीर कर्ण की तरह सब कुछ दूसरों के लिए न्योछावर कर दिया। महोदया, मैं बिहार और नेपाल की सीमा पर रहता हूं। आप विश्वास नहीं करेंगी कि जब तक स्वर्गीय ललित नारायण मिश्र, जो भूतपूर्व रेल मंत्री थे, उन्होंने झंझारपुर लौकहा रेल लाइन का निर्माण नहीं कराया था, तब तक हजारों की संख्या में सीमावर्ती कई दर्जन गांवों के गरीब लोगों ने रेल नहीं देखी थी, उस पर सफर करने की बात तो छोड़ दीजिए। आज भी उस क्षेत्र के लोग इस रेल लाइन के लिए उन्हें याद करते हैं।

महोदया, सकरी-हसनपुर रेल लाइन बनने की चर्चा स्वर्गीय मिश्र जी के समय में हुई थी। उसे बनाने के लिए लगातार मांग हो रही थी। जब रेल मंत्री जी ने बिहार के सांसदों की पहली बैठक बुलाई थी तो मैंने उस रेल लाइन को बनाने का उनसे अनुरोध किया था। मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं कि अब यह रेल लाइन बनने जा रही है। जब इस रेल लाइन पर गाड़ी चलेगी तो हजारों गरीब लोग पहली बार रेलगाड़ी को देखेंगे। महोदया, समस्तीपुर से दरभंगा तक सिर्फ 26 किलोमीटर बड़ी लाइन बनाने में तकरीबन दो दर्जन वर्ष लग गए। मधुबनी, दरभंगा, सीतामढ़ी, इन जिलों की बड़ी आबादी छोटी लाइन पर है जिसका कोई औचित्य नहीं है। दरभंगा से जयनगर तक बड़ी लाइन बनाने का प्रस्ताव है। सकरी के बाद निर्मली तक की बहुत कम दूरी बड़ी लाइन से वंचित रह जाती है। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि इस वर्ष सकरी-निर्मली तथा झंझारपुर-लौकहा को भी बड़ी लाइन बनाने की योजना में शामिल किया जाए। पिछले वर्ष जब मैं रेल बजट पर बोल रहा था, तब भी मैंने इस सवाल को उठाया था और मंत्री जी ने इसका सर्वेक्षण कराने की बात कही थी। संभवतः इसका सर्वेक्षण हो चुका है। मैं मंत्री जी से निवेदन करता हूं कि इस वर्ष इसका निर्माण कराएं।

महोदया, निर्मली से सुपौल पैदल चलकर धीरे-धीरे दो घंटे में जाया जा सकता है। रेलगाड़ी से जाने में 15 घंटे लगते हैं, ऊपर से किराया अलग। पिछली बार रेल बजट पर बोलते हुए मैंने इस रेल लाइन को बनाने का सवाल उठाया था परंतु संभवतः वित्त की कमी की वजह से इस पर काम नहीं हो सका। मैं इस बार मानने वाला नहीं हूं। मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करता हूं कि वे इसका निर्माण कराएं। महोदया, मैं रेल मंत्री जी से प्रर्थाना करता हूं कि नेपाल से निकलने वाली कोशी, कमला नदियों से पीड़ित इस रेल लाइन को बिछाकर हमारी उसी तरह रक्षा की जाए जैसे श्रीकृष्ण ने गोवर्धन पहाड़ उठाकर मथुरावासियों की रक्षा की थी। मुझे आशा है कि इस बार रेल मंत्री महोदय मुझे निराश नहीं करेंगे।

महोदया, इस बार इंटर-सिटी कमला एक्सप्रैस चलाकर उत्तर बिहार की बड़ी आबादी को राजधानी पटना से सीधा जोड़ दिया है मगर निर्मली तथा जयनगर से आने तथा जाने वाले यात्रियों के लिए इस ट्रेन के साथ अच्छा कनेक्शन नहीं है। आप ऐसी व्यवस्था कीजिए कि इस ट्रेन का निर्मली तथा जयनगर से आने-जाने वाले यात्रियों से अच्छा कनेक्शन हो जाए। इस ट्रेन के लिए मैं उस क्षेत्र की जनता की ओर से आपको हार्दिक धन्यवाद देता हूं।

आपने दरभंगा से दिल्ली, कलकत्ता के लिए गाड़ी देकर गरीब मजदूरों का बड़ा उपकार किया है। दूसरे बड़े शहरों के लिए भी दरभंगा से गाड़ी चलाइए क्योंकि हजारों की संख्या में गरीब मजदूर प्रतिदिन यहां से बड़े-बड़े शहरों में जाते हैं। बस वाले उन्हें बहुत परेशान करते रहते हैं। आपने गंगा पर रेल पुल बनाने की योजना लेकर उत्तरी तथा दक्षिणी बिहार को और करीब ला दिया है। आपने लम्बे अरसे से चली आ रही जोनल कार्यालय की मांग को हाजीपुर में बनाकर पूरा किया है। आपने रेल प्रशासन के विकेन्द्रीकरण के लिए कई और रेलवे जोन भी बनाए हैं। गरीबों के प्रति आपकी हमदर्दी इस बात से साबित होती है कि संसाधन की कमी रहने के बावजूद भी आपने साधारण दर्जे के भाड़े में बढ़ोत्तरी नहीं की। सीजन टिकटधारी, छोटे व्यवसायी, छोटी आय के लोगों का भाड़ा नहीं बढ़ाया। गरीबों की पीड़ा और दर्द को समझा है। क्योंकि आप गांव गरीब से चलकर यहां पहुंचे हैं। लगभग 90 प्रतिशत इसी तबके के लोग रेल में सफर करते हैं। आपने आवश्यक वस्तुओं का माल भाड़ा भी

नहीं बढ़ाया है। आपने एस०सी०, एस०टी० और ओ०बी०सी० को उनका हिस्सा देने के लिए मंडल कमीशन की सिफारिश को लागू करने का काम किया है। एस०सी०, एस०टी०, ओ०बी०सी० की भर्ती नहीं होने की वजह से जो बैकलॉग हो गया था उसे भरने के लिए विशेष भर्ती अभियान चलाया है। आपने रेलवे भर्ती बोर्डों में एस०सी०, एस०टी०, ओ०बी०सी० एवं माइनोरिटी को स्थान देकर देश की एक बड़ी आबादी को उनके हक और हुकूक दिलाने का काम किया है। जी०एम०, डी०आर०एम० तथा रेलवे के उच्च पदों पर भी एस०सी०, एस०टी० और ओ०बी०सी को रखिए। इन्हें अवसर मिलना चाहिये जिससे उन्हें भी लगे कि यह देश मुट्ठी भर लोगों का ही नहीं बल्कि बहुसंख्यक लोगों का है। दैनिक मजदूरों को नियमित करने का आपका फैसला भी बहुत क्रांतिकारी है। 16 हजार को नियमित किया जा चुका है। 1997 के अंत तक 30 हजार तथा मार्च, 98 तक 56 हजार केज्युअल लेबर को आप नियमित करने जा रहे हैं। एक बात कहना चाहूंगा कि रेल लाइन बनने में जिनकी जमीन ली जाती है उसे नौकरी दी जाए। उस कठिन परिस्थिति में जो लोग काम करते हैं उसे भी नौकरी पर लगाया जाए। अभी मैं आपको कह रहा हूं कि लोकहा-झंझारपुर रेल लाइन बने कई वर्ष हो गए। आज तक उसमें से न तो जमीन वालों को और न काम करने वालों को नौकरी मिली है।

अब मैं एक बात की चर्चा करना चाहूंगा जिसकी चर्चा सदन के कई माननीय सदस्य बार-बार करते हैं—बिहार की ट्रेन में संगीन अपराध बढ़ने के सम्बन्ध में। मेरी जानकारी के अनुसार एक समाचार एजेंसी ने पिछले वर्ष का रिकार्ड दिया है जिसके अनुसार मैं बता रहा हूं कि महाराष्ट्र में 1920 है, यू०पी० में 1843, वैस्ट बंगाल में 665 और बिहार में 584 है। यह संगीन अपराधों का रिकार्ड है महोदया, ट्रेन का। पिछले कुछ दिनों से कुछ संगीन घटनाएं हुई हैं। मगर इसके पीछे एक बहुत बड़ी साजिश है। इस समय बिहार में दो बड़ी हस्तियां श्री लालू प्रसाद यादव, मुख्य मंत्री और श्री राम विलास पासवान, रेल मंत्री हैं। श्री लालू प्रसाद एक गरीब, पिछड़ा किसान का बेटा है जो बिहार की सबसे बड़ी कुर्सी पर बैठा है और श्री राम विलास पासवान दलित का बेटा है जो दिल्ली में रेल मंत्री बनकर बैठा हुआ है।

प्रो० राम बख्श सिंह वर्मा: यह देश की बड़ी हस्ती नहीं है।

श्री रामदेव भंडारी : आप पहले सुनिए तो। गरीबों की बात होती है तो आपको बुरा क्यों लगता है।...**(व्यवधान)**

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): चलिए, भंडारी जी, बोलिए।

श्री रामदेव भंडारी: यह बात सामन्ती और प्रतिक्रियावादी तत्वों के गले से नीचे नहीं जा रही है और दोनों को बदनाम करने के लिए साजिश के तहत यह घटनाएं हो रही हैं। यह घटनाएं उसी क्षेत्र में हो रही हैं जहां सामन्ती मानसिकता के लोग रहते हैं और जिन्होंने हमेशा गरीबों का वोट लूटकर सत्ता पर कब्जा कर रखा है, उसी क्षेत्र में महोदया, यह घटनाएं हो रही हैं। आज वे सत्ता से बाहर रहकर ईर्ष्या और जलन की आग में जल रहे हैं। उन्हें बर्दाश्त नहीं हो पा रहा है कि एक गरीब पिछड़ा का बेटा मुख्य मंत्री और एक दलित का बेटा रेल मंत्री बन जाए। यह उन्हें बर्दाश्त नहीं हो रहा है। यह सब कुछ कुत्सित राजनीति से योजनाबद्ध तरीके से हो रहा है। सामाजिक न्याय की ताकत जो मुख्य मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव और रेल मंत्री श्री पासवान जी के नेतृत्व में बनी है उसे सामंती, प्रतिक्रियावादी तथा सम्प्रदायवादी ताकतें कमजोर करना चाहती हैं। मगर मैं कहता हूं महोदया, कि गरीबों, दलितों, अकलियतों ने सामाजिक न्याय की ताकत को इतना मजबूत कर दिया है कि उसे तोड़ना तो क्या हिलाना भी मुश्किल है। फिर भी रेल मंत्री ने इस समस्या पर विचार के लिए मुख्य मंत्रियों का सम्मेलन बुलाया है, उसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं। महोदया, बिहार में जी०आर०पी० के रैंक एंड फाईल में बहुत भारी परिवर्तन किया है जिससे कि अपराधों में सुधार हो।

अंत में, मैंने पिछले बजट में बोलते हुए कहा था कि सीनियर सिटिजन को जैसे हवाई जहाज में 50 परसेंट कंसेशन मिलता है उसी तरह रेलवे में भी 50 परसेंट कंसेशन मिलना चाहिये।

आपको सभी डिब्बों में उनको कंसेशन देना चाहिए, ए०सी० में भी कंसेशन देना चाहिए। इस बार भी मेरे पास दर्जनों चिट्ठियां आई हैं इस संबंध में। इसलिए मैं आपसे आग्रह करता हूं कि आप इन्हें दूसरे दर्जे से लेकर सभी दर्जों में छूट दें।

महोदया, अब मैं रेलवे में यात्रियों की सुविधाओं के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। महोदया, अभी भी रेल में यात्रियों की सुविधाएं बढ़ाने का बहुत स्कोप है। हम राजधानी एक्सप्रैस में चलते हैं, वहां कभी-कभी पानी नहीं मिलता। तकिया इतना छोटा है कि उस पर बच्चा भी सिर नहीं रख सकता। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि अभी भी इतना स्कोप है कि आप रेलवे में सुविधाएं बढ़ा सकते हैं।

महोदया, अंत में एक बात मैं जोनल और डिवीजनल कमेटियों के बारे में कहना चाहता हूं। अगर जोनल और डिवीजनल कमेटियों को मजबूत किया जाए और 3 महीने पर उनकी बैठकें की जाएं तो ये समस्याएं उसी स्तर पर खत्म हो जाएंगी। इसलिए मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि जहां-जहां भी जोनल और डिवीजनल कमेटियां बनाना बाकी है, वहां वे कमेटियां बना दी जाएं और 3 महीने में कम से कम एक मीटिंग उनकी अवश्य करनी चाहिए। इन शब्दों के साथ मैं एक बार पुनः रेल मंत्री जी को और रेल राज्य मंत्री जी को एक ऐतिहासिक रेल बजट लाने के लिए धन्यवाद देता हूं और इस बजट का पुरजोर समर्थन करता हूं। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री अजीत जोगी (मध्य प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदया, यह बजट माननीय रेल मंत्री जी का दूसरा बजट है, यह थोड़ा महंगाई बढ़ाने वाला जरूर है पर संतुलित भी है। श्री भंडारी ने बहुत सी अच्छी बातें इस बजट की बताई हैं। मैं भी इब्तिदा तारीफ से करूंगा, प्रशंसा से करूंगा। एक-दो बातें जो रेल मंत्री ने अपने कार्यकाल में दिशा के रूप में तय की है, उसके लिए मैं उनको धन्यवाद देना चाहता हूं और बधाई भी देना चाहता हूं। उन्होंने कुछ ऐसे काम किए हैं जो बुनियादी परिवर्तन की तरफ परिलक्षित करते हैं। आपने पिछड़े इलाकों में रेल सुविधाओं के विस्तार को जो सर्वोच्च प्राथमिकता दी है वह रेलवे प्रशासन को सही दिशा में ले जाने वाला कदम है। इसी तरह से आपने जो कैजुअल इम्प्लॉयीज़ को रेगुलराइज़ करने का निर्णय लिया है और यह कहा कि इस वित्त वर्ष के अंत से पहले ही उनका रेगुलराइजेशन हो जाएगा, उससे यह लगता है कि पहली बार रेलवे प्रशासन में जो आपका चतुर्थ श्रेणी का कर्मचारी है, जो पोर्टर है, जो ठेले वाला है, उन सबको यह लगने लगा है कि रेल सेवा में उनकी बड़ी व्यापक भागीदारी है। आपने कांट्रेक्ट लेबर को समाप्त करने का जो क्रांतिकारी फैसला किया है, वह भी स्तुत्य है। उसकी भी मैं तारीफ करता हूं। इसी तरह जो अनुसूचित-जाति, जनजाति और पिछड़े वर्ग के आरक्षण का एक बहुत बड़ा बैकलॉग था, उसे पूरा करने के लिह आपने रेलवे प्रशासन में जो विशेष भर्ती अभियान चलाने की बात कही है, जिसमें आपने यह कहा है कि 17,000 लोगों को नई नियुक्तियां दी जाएंगी और 16,000 ऐसे कर्मचारी जो अभी तक नियमित नहीं हैं, वे नियमित किए जाएंगे, इस कदम की भी मैं सराहना करता हूं।

महोदया, अब जो एक नई ट्रेन रेल मंत्री जी ने चलाई है नागपुर से लेकर बोधगया तक, उसका बड़ा ही भावनात्मक महत्व है। उसके लिए मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं।

श्री राम विलास पासवान: नाम भी उसका है "दीक्षा भूमि"।

श्री अजीत जोगी: इसीलिए मैंने कहा कि "दीक्षा भूमि" के नाम से जो रेलगाड़ी नागपुर से बोधगया के बीच चलाई जा रही है, भारत के दलितों के लिए वह सम्मान का प्रतीक है। उसके लिए मैं आपको धन्यवाद और बधाई देना चाहता हूं।

महोदया, स्वर्ण जयंती के अवसर पर जो निचले दर्जे के कर्मचारियों को आपने नयी वर्दी पहनाने की बात कही है, वह भी काबिले तारीफ है। ऐक्रेडिटेड जर्नलिस्ट्स को जो विशेष सुविधा आपने बढ़ाई है, उसकी भी तारीफ करनी पड़ेगी। इतनी तारीफ मैंने इसलिए कर दी है ताकि जो बातें अब मैं कहना चाह रहा हूं, जो मांग मैं आपसे करना चाहता हूं, आप जरूर उस पर ध्यान दें।

श्री अजीत जोगी (क्रमागत): एक और बात जो तारीफ के रूप में ही करनी चाहिए वह यह है कि पिछले चार सालों से गेज परिवर्तन को बहुत ज्यादा रेखांकित किया गया था और सारा ध्यान उसी तरफ दिया जा रहा था। इसलिए जिन स्थानों में पहले से रेल विस्तार था, केवल उन्हीं स्थानों पर रेल सुविधाएं बढ़ायी जा रही थीं। अब आपने उसे हटाकर यूनीगेज जो पहले 1021 करोड़ था वह इस बार आपने उसे कम करके 996 करोड़ किया है और जो राशि उपलब्ध हो रही है, उसे पिछड़े इलाकों में रेल सेवा के विस्तार के लिए आप खर्च करने जा रहे हैं। वह एक अच्छी पहल है और उसके लिए भी मैं आपको धन्यवाद देता हूं क्योंकि बड़ी तादात में गेज कनवर्शन हो चुका है। 4000 किलोमीटर तक गेज कनवर्शन हो चुका है।

श्री राम विलास पासवान: जोगी जी, नयी रेलवे लाइन में पहली बार हिन्दुस्तान के इतिहास में चार सौ करोड़ रुपये रखे गये हैं, आज तक ज्यादा से ज्यादा 210 करोड़ रखे गये।

श्री अजीत जोगी: वही तो मैंने कहा। मैंने इसीलिए आपको धन्यवाद दिया। पर एक बात की ओर—जो सभी लोग कह रहे हैं—मैं भी आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। जो अर्थशास्त्र से संबंधित लोग है, वह विस्तार से इस पर बोलेंगे। मैं कहना चाहता हूं कि इस बजट से मुद्रास्फीति अवश्य होगी, इनफ्लेशन जरूर होगा। माल भाड़े में भी आपने 12 प्रतिशत की वृद्धि की है। सात महीने पहले आपने उसको दस प्रतिशत बढ़ाया

इस प्रकार 22 प्रतिशत की जो वृद्धि माल भाड़े पर होगी उससे कोयले पर क्या असर होगा, पैट्रोल पर क्या असर होगा, डीजल पर क्या असर होगा, बिजली पर क्या असर होगा। It will have a cascading effect on prices.

श्री राम विलास पासवान: आप कोई रास्ता बताइए। ..(**व्यवधान**)..

श्री अजीत जोगी: इसी तरह से उच्च श्रेणी में 10 प्रतिशत, स्लीपर में पांच प्रतिशत...(**व्यवधान**)..

श्री एच० हनुमनतप्पा: परसों, मंडे अनाउंस करेंगे। ..(**व्यवधान**)..

श्री राम विलास पासवान: नहीं। आपको हम बताते हैं कि जब पैट्रोल का दाम 20 प्रतिशत बढ़ जाता है तो पैट्रोल की सबसे ज्यादा खपत, 50 प्रतिशत खपत रेलवे में होती है। जब पैट्रोल के दाम बढ़ जाएं, जब डेवलपमेंट का काम शुरू हो जाए—मैंने कापसे साहब से भी सुझाव मांगा था और उन्होंने एक ही सुझाव दिया कि अपनी जमीन को आप यूटीलाइज़ कीजिए या बेच दीजिए, यही एक सुझाव उन्होंने दिया था। दूसरा, डेवलपमेंट प्रोजेक्ट रुका हुआ है। डेवलपमेंट भी करना है तो रेलवे के पास इतने संसाधन नहीं हैं कि हम अपने इंटरनल रिसोर्सिस से डेवलपमेंट कर सकें। बजटरी सपोर्ट के संबंध में मैं देख रहा हूं कि मनमोहन सिंह जी ने कहा कि बजटरी सपोर्ट बंद कर देना चाहिए जब कि उन्होंने अपने समय में सबसे ज्यादा बजटरी सपोर्ट दिया है।

श्री एच० हनुमनतप्पा: आपको ज्यादा मिला है।

श्री राम विलास पासवान: ज्यादा नहीं मिला है। लेकिन ट्रेंड जरूर चेंज हुआ है। जो ट्रैंड नीचे आ रहा था वह तुरंत 15 से 20 प्रतिशत पर जा रहा है। सपोज़ करो कि डेवलपमेंट का काम करना है तो थोड़ा बोझा तो सहन करना पड़ेगा, थोड़ा भार सहन करना पड़ेगा और जो लोग भार को सहन कर सकते हैं—सैकेंड क्लास में आप बढ़ाने के पक्ष में नहीं हैं, फर्स्ट क्लास में भी जितना हो गया है, उतना ही हो—तो कहां से पैसा लाया जाए उसे जरा बताइए, आप तो आई०ए०एस० आफिसर रहे हैं।

SHRI R.K. KUMAR: If we compare it with other countries, India is still cheaper.

श्री अजीत जोगी: मैंने प्रारम्भ में ही कहा कि मैं इस बात को पूरी तरह से देख रहा हूं कि बड़ी प्रतिकूल परिस्थितियों में आपने यह बजट बनाया है। राजनीतिक परिस्थिति आपके अनुकूल नहीं रही, आर्थिक परिस्थिति आपके अनुकूल नहीं रही पर जो समस्या आपने रखी है, इस समस्या पर विस्तार से सुझाव दिये जा सकते हैं। सदन में मैं इस पर ज्यादा नहीं बोलना चाहूंगा क्योंकि मैं अपनी बातें, अपने इलाके की बातें भी कहना चाहता हूं। मैं आपका ध्यान केवल समग्र रूप से इस बात की ओर ले जाना चाहता हूं कि पर्दे के पीछे से एक बहुत बड़ी मुद्रास्फीति हम लोगों के सामने आने वाली है। आज देश में आठ प्रतिशत रेट आफ इनफ्लेशन, मुद्रास्फीति की दर है। यह कहा जाता है, ऐसा विशेषज्ञों ने कहा है कि जिस देश में, जिस कौम में, जिस मुल्क में मुद्रास्फीति 12 प्रतिशत पार कर जाती है, वहां इन्कलाब होता है, क्रान्ति होती है, मौलिक परिवर्तन होता है और वहां की जनता संतुष्ट होकर नहीं रह सकती है। विशेषज्ञों ने यह गणना करके बताया है कि जिस तरह से आपने दरें बढ़ायी हैं, उससे कम से कम तीन प्रतिशत मुद्रास्फीति बढ़ेगी। तो आठ प्रतिशत से 11 प्रतिशत की मुद्रास्फीति तो बिल्कुल निश्चित है कि होगी। इसकी तरफ समग्र रूप से हम सबको विचार करना पड़ेगा। आप केवल रेलवे मंत्रालय के रूप में न सोचें, पूरे भारत के रूप में सोचें, भारत सरकार के रूप में सोचें कि इतना बड़ा मुद्रास्फीति का भार यह देश सहन करने के लिए आज तैयार नहीं है। मैं केवल सावधानी के रूप में आपका ध्यान इस तरफ आकर्षित करना चाह रहा हूं क्योंकि अभी आप जब फिफ्थ पे कमीशन लागू करेंगे तो पैंतीस सौ करोड़ रुपये का भार है वह भार भी आपके ऊपर आने वाला है।

श्री राम विलास पासवान: वह अलग रख दिया है।

श्री अजीत जोगी: लोगों ने गणना कर के बताया है कि कोयले का भाव 45 पैसे प्रति टन बढ़ जायेगा, पेट्रोल का भाव 9 से 10 पैसे प्रति लीटर अपने आप बढ़ जायेगा, डीजल का भाव 15 पैसे प्रति लीटर बढ़ जायेगा, बिजली की कीमत 5 से 8 पैसे प्रति यूनिट बढ़ जायेगी और आपने रेलवे के भाड़े में जो वृद्धि की है उससे मुद्रास्फीति बढ़ने वाली है इसलिए इस पर भी गम्भीरता से विचार करना चाहिए। आपने जो सुझाव मांगे हैं, उनके संबंध में मैं कभी आपके चेम्बर में बैठूंगा और जो मेरे दिमाग में बातें हैं उन्हें आपसे जरूर कहूंगा... (**व्यवधान**)... मैं पहले अपने प्रदेश की बात कर लूं और अपने इलाके की बात कर लूं।

मैं अब आपका ध्यान मध्य प्रदेश की तरफ और जिस इलाके से मैं आता हूं उस तरफ ले जाना चाहता

हूं। मुझे यह कहना तो नहीं चाहिए पर कहना आवश्यक हो गया है। इसलिए कह रहा हूं कि इस रेल बजट ने संघीय दावा जो यह सरकार कर रही है उसकी कलाई खोल दी है। जो आपका पिछड़ा है वह तो पिछड़ा है पर जो पिछड़ा आपका नहीं है वह पिछड़ा नहीं है। मध्य प्रदेश में चूंकि आपकी सरकार नहीं है इसलिए वह पिछड़ा नहीं है। बिहार और कर्नाटक में आपकी सरकार है इसलिए वह पिछड़ा जरूर है। अगर आप कहें तो मैं संक्षेप में आकड़े दे दूं। आपने आन्ध्र प्रदेश को 210 करोड़, असम और उत्तर-पूर्व को 294 करोड़, बिहार को 273 करोड़, जम्मू और काश्मीर को 104 करोड़, कर्नाटक को 240 करोड़, तमिलनाडु को 202 करोड़ और मध्य प्रदेश जो कि हिन्दुस्तान का क्षेत्रफल में सबसे बड़ा प्रदेश है उसको 63 करोड़, गुजरात को 35 करोड़, हरियाणा को 11 करोड़, हिमाचल प्रदेश को 5 करोड़, पंजाब को 21 करोड़ और उत्तर प्रदेश को जो कि जनसंख्या में देश का सबसे बड़ा प्रदेश है और जहां से आपके एम० ओ० एस० आते हैं उसको केवल 47 करोड़ रुपये दिये हैं। यह बड़ी भारी असमानता है और मध्य प्रदेश जैसे राज्य के साथ तो बहुत बड़ा अन्याय हुआ है। मध्य प्रदेश को केवल 63 करोड़ रुपये देना तो उसके साथ एक बहुत बड़ी ज्यादती है।

उपसभाध्यक्ष महोदया, रेलवे ने मध्य प्रदेश को रेल प्रशासन के नाम से कुछ भी नहीं दिया है चूंकि मध्य प्रदेश देश के बीच में स्थित है। अगर आपको दिल्ली से मद्रास जाना है तो मध्य प्रदेश पार करना पड़ेगा, दिल्ली से मुम्बई जाना है तो मध्य प्रदेश पार करना पड़ेगा, मुम्बई से कलकत्ता जाना है तो मध्य प्रदेश पार करना पड़ेगा।...(**व्यवधान**)...

श्री एच० हनुमनतप्पा: दिल्ली से साउथ में सारी गाड़ियां देते है और आपने कहा कि कर्णाटक और बिहार को ज्यादा रुपया दे दिया है लेकिन उसका सारा फायदा तो मध्य प्रदेश को मिल जाता है।...(**व्यवधान**)...

श्री अजीत जोगी: यही मैं बता रहा हूं कि मध्य प्रदेश को लाभ तो "बाई-द-वे" हो रहा है। अगर मुम्बई से कलकत्ता कोई जायेगा तो वह हवा में उड़कर तो जा नहीं सकता इसलिए वह मध्य प्रदेश से होकर ही जायेगा। बस्तर हिन्दुस्तान का सबसे बड़ा जिला है लेकिन बस्तर में रेलवे लाइन नहीं है, सरभुजा हिन्दुस्तान का दूसरा सबसे बड़ा जिला है वहां कोई रेलवे लाइन नहीं है। आप हमारे नाम से रेल चलाते हैं। जिस इलाके से मैं आता हूं उस रेल का नाम है छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस वह हिन्दुस्तान के हर प्रदेश से चलती है पर छत्तीसगढ़ में नहीं चलती है। उसका नाम जरूर छत्तीसगढ़ है लेकिन वह चलेगी पंजाब में, वह चलेगी दिल्ली में, वह चलेगी उत्तर प्रदेश में, वह चलेगी राजस्थान में, वह चलेगी महाराष्ट्र में और मध्य प्रदेश के मात्र चार जिलों से होकर जाती है पर हमको खुश करने के लिए नाम छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस रख दिया है।

श्री राम विलास पासवान: एक मिनट आप रुकेंगे। उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं बोलना तो नहीं चाहता था लेकिन माननीय सदस्य से निवेदन करना चाहता हूं कि आप हमको प्रोजेक्ट बतलाइये। उत्तर प्रदेश के जितने साथी मुझ से कहते है तो मैं सबसे पूछता हूं कि आप रुपया पर क्यों जाते हो कि तीन करोड़ मिले या तीन सौ करोड़ मिले, आप कौन सा प्रोजेक्ट चाहते हो जो प्रोजेक्ट इम्पोर्टेन्ट है जिसको हमने जोड़ने का काम नहीं किया है, चाहे वह आगरा, मथुरा से हो, कासगंज होते हुए कानपुर का हो या कासगंज से बरेली का हो। कि उसी तरीके से मैं समझता हूं कि इतने बड़े रेल बजट में हमने ललितपुर से सिंगरोली का लिया है, 627 किलोमीटर लम्बा मध्य प्रदेश का इलाका चीरते हुए।

श्री अजीत जोगी: उसके लिए तो आपको उमा भारती ने धन्यवाद दिया है।

श्री राम विलास पासवान: उमा भारती ने धन्यवाद दिया है तो इसका मतलब है 627 किलोमीटर इलाका उनका नहीं है। इसलिए मैं आपको दावे के साथ कहता हूं कि यदि राम विलास पासवान रेल मंत्री नहीं रहता तो यह सात जन्म में बनने वाला नहीं था। महोदया, आप जानती हैं कि अहमद नगर, बीड, बरेली, बैजनाथ के मामले कितने लड़-झगड़ कर तय किये हैं। बीड को जाते हैं कि वह कितना बैकवर्ड इलाका है। मुम्बई से आने वाले प्रो० राम कापसे यहां बैठे हैं ये जानते हैं कि मुम्बई में सब-अर्बन में 50 परसेंट पैसेंजर्स चलते हैं लेकिन मुमबई ही महाराष्ट्र नहीं है। मुम्बई के विदर्भ एरिया या मराठवाड़ा एरिया में आप चले जाइये, आप पायेंगे कि रेलवे के मामले में वह बिल्कुल बैकवर्ड एरिया है जो कि डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर से जुड़ा हुआ नहीं है, हमने लड़-झगड़कर इसको जुड़वाने का काम किया। इस बार के बजट में हमने कुछ प्रोजेक्ट्स को जुड़वाने का काम भी किया है। इसलिए मैंने यह कहा है कि सीमित साधनों के बावजूद भी आप बतलाइये कि आपके कौन से प्रोजेक्ट्स हैं जिनको पैसों की जरूरत है और पैसे नहीं दिये जा रहे हैं। यदि आप रेल मंत्री को बोलते हैं और पैसा नहीं दिया जाता है तो तब हम रेस्पान्सीबल हो सकते हैं।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): मंत्री जी जो आपने विदर्भ से नागपुर के लिए नई ट्रेन चलाई है उसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री अजीत जोगी: इसे मंत्री जी कृपया नोट कर लें।

श्री राम विलास पासवान: हमने रीवा से सतना के बीच बिना घोषणा किए ट्रेन चला दी, हम वहां उद्घाटन के लिए गये भी नहीं थे।

श्री अजीत जोगी: आपने प्रोजेक्ट की बात की और चूंकि समय कम है इसलिए मैं केवल यह कह दूं कि जिन लाइनों को आपने स्वीकृत किया है परन्तु पैसे कुछ नहीं दिये हैं दिल्ली-राजहरा से जगदलपुर रेलवे लाइन बननी है। अगर यह रेलवे लाइन नहीं बनेगी तो भिलाई स्टील प्लान्ट एक या डेढ़ साल में बन्द हो जायेगा। जो लोहे की खदान दिल्ली राजहरा में है वहां लोहे का अयस्क समाप्त हो रहा है, अब बस्तर से ही लाना पड़ेगा। इस रेल लाइन को आपने कोई पैसा नहीं दिया। इन्दौर से दाहोद रेलवे लाइन जब पी०सी० सेठी मंत्री थे तब से स्वीकृत है उसको कोई पैसा नहीं दिया गया है। हमारी मांग है कि एक हमारा जिला हैडक्वार्टर अंबिकापुर छत्तीसगढ़ का है.....।

श्री राम विलास पासवान: देखिये आपको मालूम ही है कि दिल्ली राजहरा का मामला स्टील मिनिस्ट्री, रेलवे मिनिस्ट्री और मध्य प्रदेश सरकार तीनों का ज्वाइंट है।

श्री अजीत जोगी: मैं अभी कुछ प्रस्ताव बोल रहा हूं, इनको कृपया आप नोट कर लें। मैंने शुरू में आपकी तारीफ इसीलिए की थी कि कुछ तो दीजिये मध्य प्रदेश को। आपने काबिले तारीफ काम किया, मैंने इबतदा तारीफ से की।

श्री राम विलास पासवान: हम तो चाहते हैं, मेरे पास अपने आंकड़े हैं।

श्री अजीत जोगी: इन्दौर से दाहौद, विश्रामपुर से अंबिकापुर, बिलासपुर से मंडला व जबलपुर जो पूरा आदिवासी इलाका है, यह किसी और रेलवे लाइन के रास्ते में नहीं आता, इसलिए छूटा हुआ है। कोरबा-जसपुर से रांची ये पूरा आदिवासी इलाका छूटा हुआ है जो अब आतंकवादियों की चपेट में आ गया है। इन पर अगर आप पैसा देंगे तो हम आपके बहुत धन्यवादी होंगे। पांच मिनट बचे हैं इसलिए आपसे एक बहुत अहम बात कहना चाहता हूं जिसके लिए हम पूरे मध्य प्रदेश के सांसद कई बार आपसे मिल चुके हैं और जो अब हमारी भावनाओं से जुड़ी हुई बात है वह है बिलासपुर में रेलवे जोन। बिलासपुर मेरा गृह नगर है और इसके लिए हम लोग बहुत वर्षों से संघर्ष कर रहे हैं। इसके बारे में थोड़े से आंकड़े मैं दे दूं। हालांकि आपको सब कुछ मालूम है कि बिलासपुर का जो रेलवे जोन है, ये जो नये क्षेत्र आपने बताये हैं.....।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): जोगी जी मैं तो चाहती थी कि थोड़ा समय आप बचा जायेंगे तो मैं श्री नीलोत्पल बसु जी को कहूंगी कि आप बोलियेगा।

श्री अजीत जोगी: मैं आखिरी बिन्दु पर बोल रहा हूं बिलासपुर जैसे 58 डिविजन पूरे रेलवे में इसके पहले होते थे, नौ जोन होते थे अगर बिलासपुर डिविजन के बारे में आप अध्ययन करें तो आपको यह लगेगा कि बिलासपुर डिविजन के कुल रूट की लम्बाई 1127 किलोमीटर है और उसकी प्रति किलोमीटर आमदनी 76 लाख रुपये है जबकि भारतीय रेलवे की औसत आमदनी प्रति किलोमीटर 13 लाख रुपये थी, हम लोग 76 लाख रुपये प्रति किलोमीटर आमदनी आपको दे रहे थे और ये जो आमदनी है अन्य डिविजनों की आमदनी से 6 गुना ज्यादा है। बाकी 57-58 डिविजनों की आमदनी से ज्यादा होने के बावजूद इनमें केवल एस०ई० रेलवे और ईस्टर्न रेलवे को आप निकाल दें तो बाकी जोन्स की इनकम से हमारे डिवीजन की इनकम ज्यादा है। इतना ज्यादा इसका जस्टिफिकेशन है इसलिए बिलासपुर को आपको जोन बनाना चाहिए। लेकिन फिर भी न जाने किन कारणों से हम लोग इससे वंचित रह गए हैं। इस बारे में आपसे बार बार आग्रह किया गया है और मध्य प्रदेश के सारे सांसद, पार्टी प्रतिबद्धता से ऊपर उठकर, हम सब सांसदों ने मिलकर आपसे तथा प्रधानमंत्री जी से अनुरोध किया है। अगर आप डिवीजन का परफारमेंस देखना चाहें तो 38 लाख मिलियन टन इसने लोडिंग का रिकार्ड स्थापित किया है जो प्रति रेलवे के कुल लोडिंग का 12 प्रतिशत है। यह पांच हजार वैगनों का लोडिंग प्रति दिन करता रहा है और 860 करोड़ रुपए की आमदनी रेलवे प्रशासन को दे रहा है। मुनाफे की दृष्टि से बिलासपुर मंडल 156 करोड़ का शुद्ध मुनाफा दे रहा है, जो आपके कुल मुनाफे का 20 प्रतिशत रहा है। बिलासपुर डिवीजन पूरा हक रखता है कि इसको आप एक जोन के रूप में स्वीकृत करें। आपने हम लोगों की बात को बड़े ध्यान से सुना है और हमें आशा है कि बाकी चीजें आप करें या न करें पर बिलासपुर जोन, जिसके साथ जन-भावनायें जुड़ गई हैं। जिस दिन से आपने नये जोन की घोषणा की है उस दिन से बिलासपुर में छात्र भूख-हड़ताल पर हैं। करीब सौ दिन हो गए हैं वे भूख-हड़ताल पर बैठे हुए हैं और पूरा जिला बंद रहा

है। बिलासपुर में आंदोलन भी हुआ है। मुझे खेद है कि इसमें रेलवे को बहुत बड़ी क्षति भी हुई है। यह आदिवासी इलाका है, पिछड़ा हुआ इलाका है, यह वंचित इलाका है, उपेक्षित इलाका है। आप स्वतः वहां कई बार जा चुके है। मैं आपसे कर-बद्ध निवेदन करता हूं कि आप और कुछ दें न दें, पर बिलासपुर जोन की स्वीकृति जरूर दे दें। आपने इतने नए जोन बनाए हैं तो एक और बना दें और मध्य प्रदेश को एक नया जोन दे दें। मध्य प्रदेश एक बड़ा स्टेट है वहां दो जोन उत्तर प्रदेश की तरह हो जायेंगे तो कोई आपत्ति नहीं होगी। कृपया इसकी स्वीकृति जरूर दें। इस आशा के साथ कि आप इस बात को जरूर स्वीकार करेंगे, मंजूर करेंगे, उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं आपको धन्यवाद देकर, अपनी बात आपके आदेश के मुताबिक दो-तीन मिनट पहले ही समाप्त कर रहा हूं।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): सदन की अगर अनुमति हो तो मैं श्री नीलोत्पल बसु से कहूं कि वे रेलवे बजट पर अपने विचारों को सदन के सामने रखें।

प्रो॰ राम काप्से: आधा मिनट मुझे दीजिए।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): पहले मुझे बतलाइए कि क्या आप 15-20 मिनट लेट बैठेंगे? हनुमनतप्पा जी आप अनुमति देंगे मुझे?

श्री ऐच॰ हनुमनतप्पा: जब तक आप बैठेंगी हम बैठेंगे।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): कुमार साहब, नीलोत्पल बसु बोल लें।

SHRI R. K. KUMAR: Whatever you decide.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Then, let Mr. Nilotpal Basu speak now. After he concludes, we can adjourn the House.

SHRI NILOTPAL BASU: Madam we decided to adjourn the House by 7.00 p.m. I was sitting here because I hoped that enough time would be given to me.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): I am worried about one thing. There should not be any kind of misunderstanding. I am prepared to sit. I thought Mr. Jogi would conclude by 6.30 p.m. or at the most by 6.45 p.m.

SHRI AJIT P. K. JOGI: Madam, I started at 6.45 p.m.

SHRI NILOTPAL BASU: Madam, my problem is that I requre about 20 minutes. If you could give me 20 minutes, I would be able to speak. Then it will be quite late.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): In that case, I would adjourn the House. Would you like to speak tomorrow?

SHRI NILOTPAL BASU: I can speak tomorrow.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Okay, no proble

प्रो॰ राम काप्से: माननीय उपसभाध्यक्ष महोदया, अभी मंत्री महोदय ने महाराष्ट्र के बारे में जो कहा तो महाराष्ट्र में जो कहा गया है उस पर मुझे आनन्द है। लेकिन महाराष्ट्र में जो काम चल रहा है या नया शुरू हो रहा है इसके लिए बहुत ही कम धनराशि दी गई है। इसके बारे में मैं कहना चाहता हूं, मेरी बात 7 बजे खत्म हो जाएगी।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): काप्से साहब, सदन की यह परम्परा नहीं रही है। आप ही

डिबेट इनिशियेट करें और आप फिर उस पर बोलें। ....(**व्यवधान**).... इस सदन की परंपरा ऐसी नहीं है। आपने डिबेट इनिशियेट किया है और आपको जितना कहना था इतना आपने कहा। उसके बाद, आपका कहना, मुझे लगता है कि यह इस सदन की परम्परा के खिलाफ है।

7.00 P.M.

प्रो॰ राम कापसे: ....(**व्यवधान**).... परंपरा के खिलाफ नहीं है इतना ही मैं कहना चाहता हूं ....(**व्यवधान**)....

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): यह ठीक है। कोई बात नहीं। आपने जो भी मुद्दे उठाए हैं उसका जवाब मंत्री जी ने सोमवार को आपको जरूर देना है। इसकी चिंता मत करिएगा ....(**व्यवधान**).... इन्हीं शब्दों के साथ ....(**व्यवधान**).... देखिए, जब नीलोत्पल बसु जी नहीं बोलना चाहते हैं तो मैं कैसे आपको एलाऊ करूं।

इन शब्दों के साथ, मैं सदन की कार्यवाही कल सुबह 11.00 बजे तक के लिए स्थगित करती हूं।

The House then adjourned at one minute past seven of the clock till eleven of the clock on Saturday, the 15th March, 1997.

141/MP/RSS/ND/98—300 Copies—January 99—MGITBPChdg.